

ROMANIA

Constantin



MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 4

Februarie 1932

=====

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice

=====



*„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă...”*

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

<i>Munca în porturi</i>	Ing. Stavri C. Cunesco Director General al Muncii
<i>Amiral Fischer</i>	C. Amiral I. Bălănesu
<i>Politica Navală și Dezarmarea</i>	Jean Bart
<i>Marea și Dreptul Maritim</i>	Cpt. Cdor. Fundățeanu
<i>Proiect de lucrări nou la Gura Sulinei</i>	R. N.
<i>Salonul Nautilic din Paris</i>	D. Ș.
<i>Din Enciclopedia Mărei</i>	C. Amiral Bucholtzer
<i>Literatura de</i>	Ion Plutașu, Dour. Maistor, Spring

Cronica: *Marina Jugoslavă. Situația flotei comerciale maritime române, necrolog.*

Pe marginea cărților: *Nelson; Expansiunea economică a României în orient prin S. M. R.*

Informații; Noutăți; Piața; Poștă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Cpt. ȘTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, întreprinderi, agenții	Lei 800
Pentru școli, căzărmi	„ 400
Pentru particulari	„ 300
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării	„ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI



MUNCA IN PORTURI

Portul, în general, constituie o problemă, nu numai prin așezarea, construcția și organizarea lui, ci și prin mijloacele pe cari trebuie să le aibă la îndemână pentru manipularea mărfurilor cari intră și ies, astfel încât această manipulare să se facă cu maximum de rapiditate, ordine și promptitudine și cu minimum de risipă și cheltueală. În această privință portul a fost supus aceluiași modificări ca și o uzină oarecare: dezvoltarea mașinismului și a instalațiilor din ce în ce mai perfecționate a redus sau a înlăturat treptat, treptat munca omenească.

Porturile noastre pot fi socotite din acest punct de vedere și în totalitatea lor, ca un muzeu în care întâlnim dela cele mai primitive până la cele mai perfecționate mijloace de manipulare a mărfurilor.

Ca și în industrie, introducerea instalațiilor producătoare de șomeuri, a fost primită cu mare ostilitate de către muncitorime; uneori chiar cu violență, cum a fost cazul când s'au introdus elevatoarele în portul Brăila. Fără să scuzăm, trebuie să înțelegem însă aceste atitudini din partea unor oameni cari o viață întreagă încarcă sau golesc hambarele pântecoase ale vapoarelor, și într-o bună zi sunt transformați în spectatori ai muncii mecanizate și lăsați muritori de foame.



Încărcare de cereale.

Legile economice sunt însă mai dure decât aceste considerațiuni și procesul de perfecționare a instalațiilor din porturi va ajunge la desăvârșire, astfel încât, cu vremea individul, foarte redus ca număr, va fi folosit numai pentru supravegherea acestor instalații.

Până atunci însă suntem datori să ținem seamă de realitatea actuală și să luăm toate măsurile pentru ocrotirea unei munci care îți dă imaginea aceleia prestată la construcția piramidelor egiptene. Și această realitate este că în cele 33 de porturi fluviale și maritime pe cari le avem lucrează un număr de aproximativ 15.000 de muncitori.



Descărcare de cărbuni.

Munca din porturi este una din cele mai penibile; exceptând pe căruțași, restul muncitorilor, fie că transportă cu spinarea, fie că rânduiesc în hambarele vaselor cerealele, pentru ca vasul să fie perfect echilibrat, este o muncă de silnicie. Din această cauză diferite țări au luat măsuri pentru organizarea și ocrotirea ei.

Geneva, centrul tuturor acțiunilor generoase, s'a preocupat și ea de munca marină, e drept mai mult de a marinarilor, dar acum în urmă și de a muncitorilor de porturi. Din cele 16 convenții și recomandări ale Conferinței internaționale a muncii, sunt câteva cari se ocupă în special de muncile de încărcare și descărcare.

Din aceste preocupări, a ieșit în scurta sesiune parlamentară din vara lui 1931, legea pentru organizarea muncii în porturi, care a întrunit aprobarea și sufragiile tuturor partidelor politice. Această lege reprezintă pentru muncitorime o importantă realizare, de ordin moral mai întâi, și apoi de ordin material, și în același timp asigură posibilitatea unei normalizări în viața economică a porturilor noastre.

De ordin moral, pentru că muncitorul a fost eliberat din

ghiarele vâtafilor cari sunt periculoși și antipatici ca toți exploatatorii, cu atât mai antipatici cu cât adesea proveneau din rândurile muncitorilor și aplicau sisteme de pe urma cărora suferise chiar ei. Muncitorul este azi liber și-și poate târgui munca alături de tovarășii lui, iar vâtaful trebuie să se reîntoarcă la samar, sau să se apuce de altă meserie. Și apoi pentru că stabilind munca prin rotație, în vremurile acestea, când mii de oameni nu-și pot câștiga pâinea cea de toate zilele, legea rânduește ca munca, mult, puțină, câtă este în port, să fie împărțită între toți muncitorii aceluia port. În acest chip șomajul este aproape necunoscut printre muncitorii porturilor noastre.

Pentru acei cari nu cunosc viața din porturi, este util să spunem că muncitorii nu se angajau singuri, ca în fabrici sau magazine, ci erau angajați, cu zecile și chiar cu sutele de către niște antreprenori de muncă, numiți vâtafi, cari apoi le închiriau munca caselor exportatoare sau importatoare.

De ordin material, pentru că muncitorul își primește integral prețul muncii pe care o săvârșește și nu mai ține

pe spinarea lui atâți paraziți cari erau vâtafii. Ca să se vadă ce sumă reprezintă munca din porturi și cât puteau zecii vâtafii, este de ajuns să spun că în 1930 s'au manipulat, adică încărcat și descărcat, cam 14 milioane tone de mărfuri, adică cam un milion patru sute de mii de vagoane; socotind ca preț mijlociu de manipulare 350 lei de vagon, înseamnă că suma ce trebuia să revie muncitorilor era aproximativ de 500 milioane lei.

Legea lămurind cine poate să muncească în porturi, înlătură pe acei de cari nu e nevoie și cari au fost cuibăriți din pricina moravurilor noastre politice; în acest chip se stabilește o atmosferă de liniște și de bună înțelegere printre muncitori.

În sfârșit legea, prin anumite fonduri pe cari le creiază, dă posibilitatea ca porturile noastre să fie înzestrate în scurt timp cu instituții în cari muncitorul să găsească tot ce-i trebuie întremării lui trupesti și sufletești.

Despre aceasta vom vorbi însă cu alt prilej.

Ing. STAVRI C. CUNESCU

Director general al muncii

AMIRALUL FISHER

— Omul și Opera —



Figura proeminentă a Amiralului Lord Fisher este admirabil zugrăvită în toată măreția ei de Amiralul Bacon. După Nelson Marina Britanică n'a avut în rândurile ei un geniu creator, un spirit dotat cu o mai clară vedere asupra raporturilor dintre puterea navală a

Angliei și mijloacelor ei de dezvoltare și acțiune, care să egaleze pe Lordul Fisher.

În toată viața, el a considerat activitatea sa navală legată, prin anumite fapte și coincidențe, memoria lui Nelson. Nelson era o divinitate pentru Fisher.

Primii săi pași în carieră îi face ambarcându-se la bordul navei „Victory”, nava Amiralului Nelson, încununată de lauri la Trafalgar.

Intră în Școala Navală trecând examenul de admitere după prevederile regulamentului acelei școale din anul 1854, și care consta din a scrie o rugăciune și a sări peste un scaun în pielea goală, în prezența unui doctor. După examen i se dă un pahar de Cherry, făcându-i-se cunoscut că era admis în Corpul Ofițerilor Flotei.

Câtă deosebire dela acest examen, în care predomina preocupările religioase, în mică parte și cele fizice, și probele grele științifice pe care Fisher le înscrie în regulamentele britanice în calitate de Prim Lord Naval.

Excelent marinar, trecând prin toată gama posturilor de pregătire și răspundere dela mic Comandant la Șef

de Escadră, dela Comandant de Flotă până la Prim Lord Naval, Amiralul Fisher a iubit în cel mai înalt grad Marina Britanică, dăruindu-i din belșug toată bogăția genului său, toată puterea energiei sale titanice.

Ce înățătoare sunt gândurile Amiralului Bacon când spune despre Fisher:

„Marina, totdeauna Marina. Acesta era primul gând, ce-i venea în minte când se deștepta la cinci dimineața, „acesta era ultimul gând înaintea culcării. Dela douăzeci de ani până când închise ochii, fu întreg corp și suflet, închinat țării și Marinei sale iubite”.

În luptele Englezilor din Egipt, în anul 1882, Fisher făcu dovadă de un rar spirit de invențiune, salvând situația armatei engleze. Instalează tunuri de debarcare pe vagoane trase de o locomotivă. Își procură table de oțel de a bord și improvizează pereții blindati ai vagoanelor. Din acel moment se născu ideia trenului armat și blindat.

Convins după războiul ruso-japonez de necesitatea unui cuirasat bine protejat și bine armat, elaborează planurile așa zisului cuirasat „Dreadnought”, pe care adoptă pentru prima oară turbinele Parson. Până la acest cuirasat, acest gen de mașini nu era aplicate pe nici o altă navă. Tot atunci el aplică pe nave căldările tubuloase.

Maestru în strategia navală, caută prin metodele sale a da o vie impulsivă studiului și degajării unei doctrine navale.

„Frontierele noastre sunt coastele inamicului”, spunea el despre Anglia.

Ideile lui asupra războiului maritim se rezumau în sentința următoare : „Esența războiului este violența. Moderațiunea este o absurditate. Lovește cel dintâi, lovește tare și lovește pretutindeni. În război suprimă pe cei cu gânduri pesimiste”.

Foarte originale sunt comparațiile sale în ceea ce privește întrebuințarea justă a Unităților în diverse misiuni. El zice :

1. „Nu întrebuința un ciocan cu aburi ca să spargi o năcă. Nu întrebuința cuirasate unde trebuie să trimiți crucișetore”.

2. „Nu întrebuința un briciu ca să tai un lemn, este mai bun un topor pentru acest lucru. Nu destina distrugătoare unde trebuiesc cuirasate”.

Amiralul Fisher a fost adjutant regal al Regelui Eduard și s'a bucurat de o mare prietenie din partea suveranului său. Grație acestei intimități Amiralul Fisher a putut să dispună de mijloace financiare suficiente pentru a înlăptui planurile sale de organizarea și pregătirea de luptă a Marinei Britanice.

Reforme sale principale sunt :

Noul program de instrucție al ofițerilor. Inițierea școlilor de artilerie, torpile, mine și Școalei de Război la Portsmouth.

Armarea navelor în rezervă cu nuclee de echipaje de diverse specialități la bord.

Suprimarea navelor fără valoare în luptă.

Stabilirea unui program naval bazat pe politica navală a Angliei.

Noua repartitie a escadrelor pe mările globului în raport cu interesele Angliei.

Reorganizarea Arsenalelor.

În nefericita campanie a Dardanelor Lordul Fisher s'a afirmat prin o completă rezervă față de îndrăznețele proiecte ale Lordului Kitchener și ale lui W. Churchill.

În toate consiliile Amiralității și Armatei el păstră tăcerea nevoind să înăsprescă prea mult neînțelegerile profunde dintre el și W. Churchill.

Lordul Fisher era partizanul unui plan de operațiuni combinate pe coasta Pomeraniei. S'ar fi produs prin proiectul Baltice, așa cum îl numea el, aceeași operațiune întreprinsă de Ruși în contra Germaniei pe timpul lui Frederic cel Mare.

Considerațiuni politice au făcut ca atât planul Baltice, cât și un alt plan de debarcare în stil mare pe coasta belgiană, să fie abandonate în favoarea nenorocoasei campanii a Dardanelor.

Cea mai măreață acțiune din viața și cariera Lordului Fisher rămâne intervenția sa în contra escadrei Amiralului Von Spee, care s'a încheiat cu strălucita victorie de la Insulele Falkland.

La vârsta de 74 ani, după 60 ani de carieră genială și laborioasă, atunci când învingerea dela Coronel aducea Marinei Britanice o ofensă atât de gravă, Lordul Fisher

este chemat din nou, și în calitate de Prim Lord al Amiralității, ia în grabă măsurile dictate de situație și în cel mai desăvârșit secret. Alege omul, pe Amiralul Strudee, trimite două crucișetore de bătlie „Invincible” și „Inflexible” la Falkland și cade prin surprindere asupra escadrei germane comandată de Von Spee, pe care o distruge complet.

În această acțiune Lordul Fisher s'a arătat un strateg fără seamăn și a încredințat misiunea unui Amiral în stare să o îndeplinească fără greș, în cel mai scurt timp ; a reacționat energic și așa cum cereau interesele și onoarea Angiei, adânc rănite prin eșecul dela Coronel.

Lordul Fisher a cunoscut toate splendorile situației de Prim Lord Naval, dar a cunoscut și toate amărăciunile unor politicieni, cari în general când scopuri anumite îi îndeamnă la anume hotăriri, fie din ambiție, fie din orgoliu, fie din necunoștința chestiunilor navale, jertfesc păreri specialiștilor sau le ignorează.

De aceea el caracterizează recunoștința mulțimei, prin cuvintele : „Hosana astăzi, puneți-l pe cruce, mâine”.

Amiralul Bacon crede că cel mai frumos și nobil gest de recunoștință din partea Amiralității Engleze pentru a răsplăti uriașa activitate a Lordului Fisher, ar fi fost ca Lordul Fisher să arboreze pavilionul său de Amiral de Flotă pe o navă de linie britanică la Scapa Flow, pentru ca în fața sa întreaga flotă germană să-și fi închinat puterea și onoarea.

Căci nimeni dintre marii Amirali ai timpurilor moderne, — spune Bacon, — n'a contribuit mai mult ca el la ridicarea supremației navale britanice, de altfel singura și adevărata cauză a ingenuncherii flotei germane.

Bătrân, se retrase de sgomotul lumii și sfârși ca administrator al averii ducelui de Hamilton. Ultimele lui cuvinte așternute înainte de a muri, fură găsite ascunse într'un plic, unde scrise : „Nici o floare, nici o lacrimă, duceți-mă la cimitirul cel mai apropiat”.

Anglia știu să plângă și să onoreze memoria marelui Amiral printr'o ceremonie impunătoare în catedrala Westminster. Fu un spectacol nemaivăzut. Numai funerarile Regelui Eduard, amicul Lordului Fisher, au fost la aceeași înălțime.

Din acel moment numele Amira'ului Fisher intră cu mari onoruri în istoria Angliei, întovărășit de venerația și recunoștința întregii națiuni britanice.

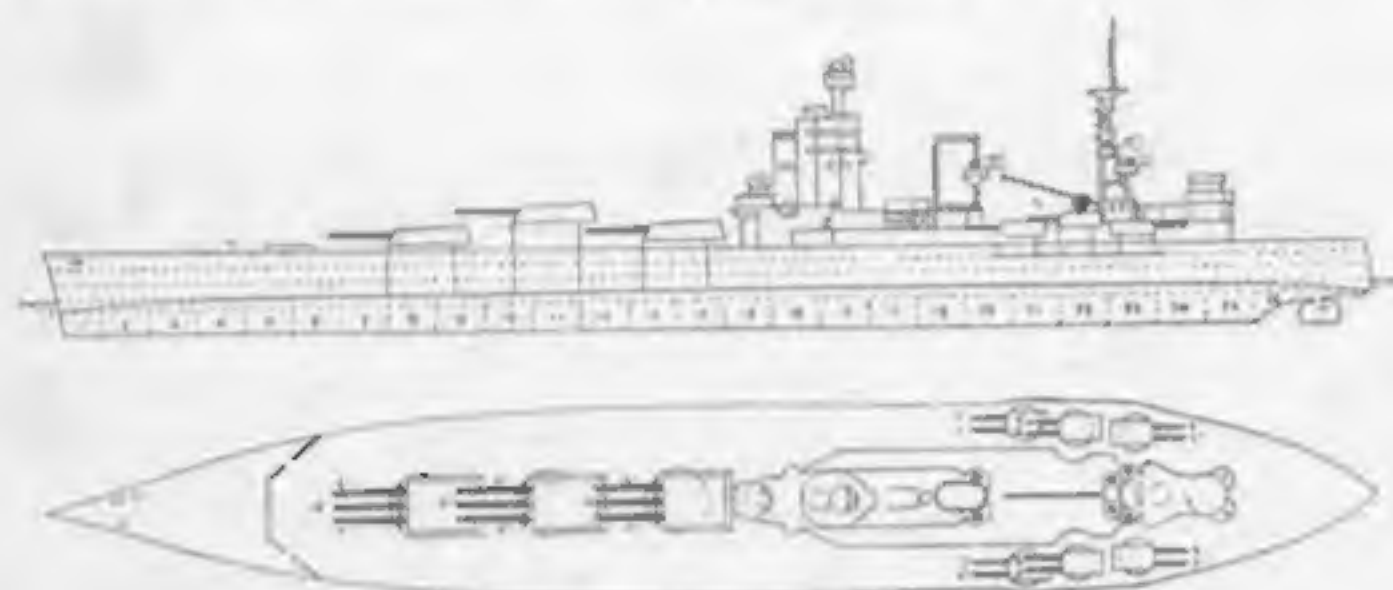
C. Amiral I. Bălănescu



POLITICA NAVALĂ ȘI DEZARMAREA

Toată omenirea urmărește cu emoție discuțiile ce au loc la Geneva pentru limitarea armamentelor — nu pentru dezarmare care-i încă un idial prea depărtat.

Dela început, această conferință care va dura câteva luni, este dominată de o neîncredere reciprocă a națiunilor, căci toți se suspectează și nimeni nu crede în sinceritatea pacifică a celuilalt. Și, ca o culme de amară ironie, pe când în centrul Europei se inaugurează conferințe pentru pacea universală, în Extremul-Orient continuă masacrul în războiul Chino-Japonez.



Chiurasatul Nelson.

Și totuși, această conferință trebuie să ajungă la o soluție în limitarea armamentelor; dacă eșuează recad iarăși popoarele în acea cursă de întrecere a înarmărilor, la capătul căreia este inevitabil războiul.

Imense cantități de cerneală și hârtie se vor consuma, pentru a răspândi în toată omenirea știrile asupra discuțiilor ce vor urma pentru rezolvirea sângeroasei probleme ce se desbăte la Geneva.

Noi ne vom încerca numai să lămurim pe scurt cititorilor noștri chestiunile privitoare la forțele maritime, urmărind astfel ceea ce se numește *Politica Navală* față de *Dezarmare*.

S'a zis, cu drept cuvânt, că tridentul bătrânului Neptun rămâne veșnic sceptra lumii.

Elementul naval are o importanță universală în domeniul politic. Războiul mondial, în care n'au avut loc mari lupte navale, a dovedit totuși importanța vitală a puterii maritime.

De ce a căzut Germania?

Pentru că n'a putut rupe *blocusul maritim*.

Germania, cu geniul său de organizație militară, a dat dela început, cu repeziciune, formidabile lovituri, sperând că va reuși să dicteze pacea înainte de a simți toate efectele blocusului aliaților.

Dacă Germania ar fi fost stăpâna mărilor, păstrând comunicațiile maritime, ea avea mulți sorți de izbândă.

Aliații, fiind stăpâni pe apă, i-au tăiat comunicațiile cu piețele exterioare de alimentare și materii prime; învingerea era o chestiune de timp. Așa a și fost.

Englezii și Americanii s'au bătut pe uscat debarcând în Franța, dar armatele, cu enormele lor resurse, au venit pe apă, fără ca Germania să le poată tăia calea.

S'a adeverit încă odată vechiul principiu: „Cine-i stăpân pe apă, va fi stăpân și pe uscat”.

Nimeni nu poate tăgădui că luptele cari s'au dat pe apă în războiul mondial, nu se pot compara cu luptele ce s'au dat pe uscat.

Dar mulți nu-și dau seamă de rolul esențial pe care l-a avut factorul naval, contribuind în mod indirect dar sigur la căderea Germaniei.

Se zice că, chiar Mareșalul Foch, cu ocazia unei aniversări a armistițiului ar fi zis: „Marina! ah, da, ea ne-a dat trei divizii admirabile”¹⁾.

Rolul forțelor navale a rămas în uitare. Dacă flotele aliaților nu aveau supremația pe apă, forțele de uscat ale Americanilor nu puteau trece oceanul Atlantic.

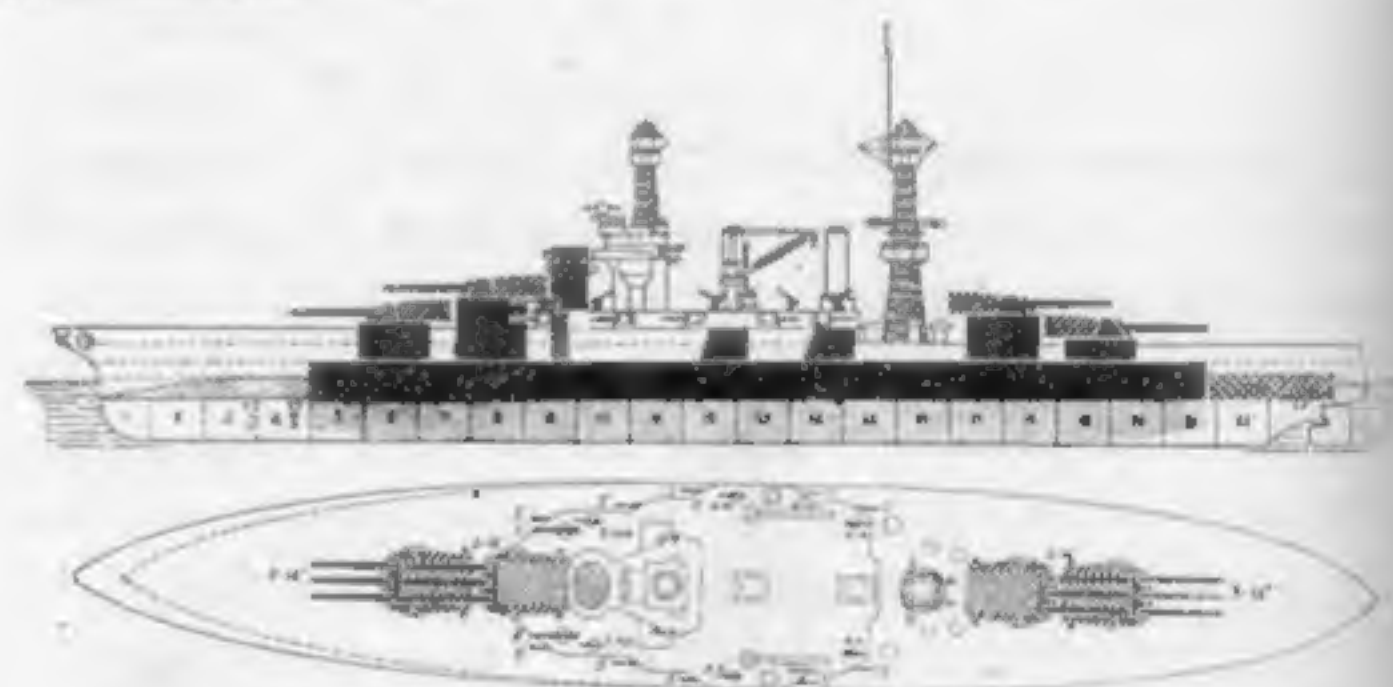
Anglia avea și are supremația mărilor.

După încheierea păcii era firesc să se caute o nouă bază pentru reglementarea viitoarelor dimensiuni ale flotelor.

Dar Anglia nu poate sub nici un motiv renunța la politica ei tradițională de supremație navală, căci pe ea se întemeiază însăși viața acestei țări insulare. E chestiune de viață și de moarte; amenințată de înfometare, Puterea Britanică nu se poate menține nici o săptămână dacă pierde supremația mărilor.

În teorie, Dreptul Maritim, nu recunoaște suveranitatea mării nici unui stat.

Marea largă este deschisă comerțului și pescuitului tuturor națiunilor și indivizilor. În timp de pace libertatea navigației este completă, recunoscută și respectată. Diferendul există numai asupra Dreptului Maritim pe timp de războiu.



Chiurasatul California.

Toate discuțiile cari urmează între state asupra dezarmării navale, au la bază marea chestiune a libertății mărilor pe timp de războiu. Totul se reduce la drepturile și datorită neutrilor și beligeranților. Și, cum forța navală este factorul executiv, relațiile politice dintre marile puteri maritime sunt firesc influențate și dominate azi de problema dezarmării navale.

Elementul naval domină întreaga politică internațională.

1) H. Bywater: „Les Marines de Guerre”

na'ă, căci Marina s'a valorizat nu atât ca armă de luptă, cât mai mult o redutabilă armă economică și formidabil instrument de presiune în relațiile internaționale.

Marea luptă ce se dă între Anglia și America durează de secole, origina ei coincide cu apariția Statelor-Unite ca putere independentă. Astăzi însă această tânără țară a ajuns o putere mondială.

Ea nu s'a abătut nici odată dela principiu' libertății mărilor. Din această cauză a și intrat în războiul mondial, când Germania, prin atacurile submarinelor, a transformat domeniul maritim într'un blocus general.

După războiu, Wilson nu uită să pună între cele 14 frumoase puncte și chestiunea libertății absolute de navigație pe mări, în timp de pace și războiu.

Aliații au găsit acest punct inoportun și utopic.

America n'a voit să intre în Societ. Națiunilor și a început să-și construiască acele cuirasate gigantice cari, înmulțindu-se, în câțiva ani trebuie să întrecă flota Britanică.

În fața acestei curse de întrecere în armamente navale Anglia a fost nevoită să cedeze pas cu pas. E obligată să împartă cu America stăpânirea mărilor.

În secolul al XIX-lea Anglia a zdrobit imperialismul lui Napoleon, în secolul al XX-lea imperialismul lui Wilhelm II, și acum se găsește în gardă față de imperialismul American. Origina rivalității este de ordin economic. Geografia comandă o politică eminate comercială. Și comerțul cere asigurări în contra riscurilor.

Cum nu există încă garanție în actuala organizație mondială, pentru libertatea mării, cele două mari puteri maritime se târguesc de câți-va ani ca să-și egaleze forțele navale pentru stăpânirea apelor.

Târgurile începute la Geneva au continuat la Washington; s'au întors la Geneva; s'au strămutat la Londra și acum au reînceput iarăși la Geneva.

Să așteptăm.

Târgul va dura câteva luni.

Deși în fond marea luptă pentru dezarmarea navală se dă între Anglia și America, toate celelalte state având roluri secundare, noi Românii, cari nu avem un Stat maritim, trebuie totuși să urmărim cu atenție măsurile cari se vor lua la Geneva, căci vor avea aplicare și în apele Mării Negre care ne scaldă țara.

JEAN BART

MAREA ȘI DREPTUL MARITIM

Privind harta globului terestru constatăm faptul indiscutabil: apele mărilor acoperă 366.000.000 km., adică 0,717 din suprafața totală a elipsoidului terestru. Raportul suprafeței oceanice e de 2,54 față de pământ. Volumul apelor mării întrece de 13 ori pe cel continental.

Deasupra oceanelor au loc marile fenomene ale circulației atmosferice fără de care viața pe pământ ar fi imposibilă.

Influența apelor mărilor asupra pământului sunt cunoscute științificește de puțin timp. Imensul rezervor marin ascunde bogății și energii cari nu sunt încă speculate de inteligența umană. Captarea energiei polare înmagazinate în fundul oceanelor va revoluționa industria continentală și ieftenirea miliardelor de kw. va aduce prefaceri incalculabile structurii sociale mondiale.

Dacă se apreciază imensa disproporție de volum și suprafață între domeniul terestru și maritim, nu se cunoaște suficient aportul extraordinar pe care Marea l'a adus și-l aduce operei civilizației.

Marea este o enciclopedie viețuitoare ale cărei puterice realități influențează permanent întregul domeniu al activității umane.

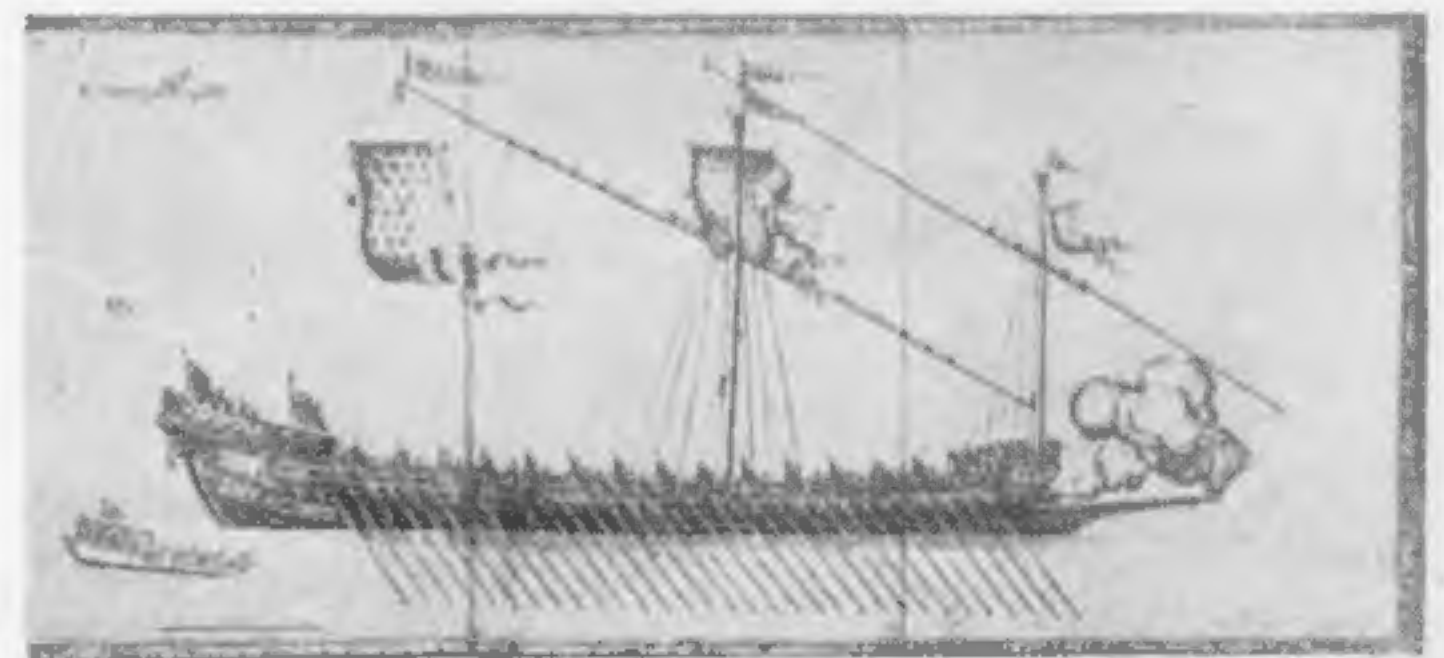
Istoria comerțului lumii oglindește întregul proces pentru care oceanul a pătruns în viața omenirii.

Îndeplinind funcțiunile economice, a asigurat și influențat comunicațiile terestre, prelungindu-le și legând astfel organizațiile riverane, continentale și intercontinentale.

Marea a dominat marile epoci ale civilizației; astăzi

epoca mediteraneană, iar astăzi epoca civilizației oceanice domină întreaga structură culturală și politică a lumii.

Nu de mult, Léon Metchnikoff, în opera sa: „*La civilisation et les grands flueves historiques*” și Amiralul Mahan în „*Le salut de la rache blanche et l'empire des mers*” au semnalat influența viitoare a mării asupra relațiilor comerciale în Pacific și consecințele spiritualizării rasei galbene asupra economiei mondiale prin intermediul mării.



Galeră.

Marea este un drum deschis tuturilor și în special dezvoltării naturale a societății.

Nici domeniul etic cultural n'a scăpat influenței Mării.

Spațiul maritim a fost geneza care a activat spiritul omenesc spre cercetarea misterele și pătrunderea necunoscutului său, adaptându-l unui scop social și utilitarist. Între disciplinele etice, conceptul juridic și instrucțiunile

juridice sunt cele mai expresive reflecte ale faptelor și realităților sociale. În atingere cu realitățile domeniului maritim, acțiunile individuale sau ale statelor au luat formele normale, uzurilor și raporturilor juridice cari au născut dreptul și instituțiile maritime.

Domeniul maritim este în esență un domeniu comercial. Este cosmopolit. Identitatea intereselor și frecvența relațiilor maritime au stabilit legile juridice concordante la toate popoarele. Mai mult, materia'ul maritim a furnizat legislației maritime amprentele dreptului unificat și a influențat conceptul juridic, fie din punct de vedere al disciplinei juridice pure, fie chiar din punct de vedere social. Riscul Mărei a dezvoltat rolul și răspunderile omului și al întreprinderii or conduse de el.

La care întreprindere terestră, conducătorul principal are puterea Comandantului de navă? Iată un mic suve-

rei universale o destinație utilitaristă în finalitatea și existența sa.

Produs universal sintetic, cu o misiune ce nu se poate schimba fără periclitatea mecanismului vieții fizice a planetei noastre, întocmai ca spațiul, aerul, timpul și lumina, Marea integrează o valoare și funcțiune infinită.

Imposibil de considerat în o totalizare a părții, Marea este și rămâne ad perpetuum un domeniu internațional public.

Ca atare nu se poate concepe titlul juridic care să justifice dreptul de posesiune sau stăpânire exclusivă asupra sa.

Dacă nu se poate domina, se poate în schimb apropia și modela nevoilor practice ale vieții. Marea, influențează prin funcțiunile și structura sa infinită, fenomenele de ordin etico-juridic cari se nasc și se dezvoltă pe domeniul său de activitate.

Influența Mărei asupra dreptului și legislației maritime este o chestiune de adaptare.

Dreptul nu poate domina Marea. Produs al minții omenești, născut din nevoia unei sancțiuni care să respecte activitatea individuală, se adaptează realităților domeniului maritim, situațiunii de fapt, și regulează raporturile cari se nasc din activitățile sociale ce se încrucișează pe căile comerciale maritime.

Cum se manifestă această adaptare a dreptului asupra mării și în ce mod domeniul maritim influențează și este influențat de activitatea omenească?

Este un fapt cert că armonia stabilită dela începutul creațiunii între om și mediul terestru s'a regăsit și pe domeniul maritim. Ea a suferit totuși influența legilor sale și ca atare s'a adaptat ei, găsindu-se astăzi pe o bază diterită de ceea ce se întâmplă pe uscat.

Mediul maritim a transformat și modelat adânc spiritul omenesc dându-i un concept mai sociabil, mai utilitarist și pe o bază mai egalitară, grăbind ascensiunea omenei către unitatea spirituală mai repede decât mediul terestru predispus diferențelor de rasă, naționalitate, religie, etc.

Intr'adevăr, venit la țărmul Mărei, primul om a rămas înfricoșat și neputincios în fața spațiului necunoscut. Imensitatea apelor i-a impus din primul moment instinctul sociabilității fără de care nu se putea aventura în cercetarea lor. Utilizând mijlocul comunicațiilor și transporturilor maritime și-a mărit repede sfera relațiunii or și raporturilor de schimb.

Pentru regularea lor a împrumutat dela uscat concepțiunea de drept și instituțiunile juridice respective.

Concepând mijlocul de a străbate Marea în folosul său exclusiv, i-a venit gândul și gustul să o domine.

De aci concepțiunea anti-socială că Marea desparte popoarele, și anti-juridică în domeniu public internațional, că Marea se poate stăpâni.

Împrumutul acestor concepțiuni dela uscat și impune-



Vas cu pânze. Sec. XVIII

ran în *fieful* său. Simpu salariat, e degajat de legăturile de subordonațiune și are cu el puterile dictatoriale. De sigur, că poate fi revocat arbitrar, dacă și-a pierdut capacitățile ce i se cer.

Nu se pot catagrafia exemplele prin cari se ilustrează influența Mărei asupra conceptu'ui juridic, legislației și instituțiunilor juridice de drept maritim.

De unde vine și până unde se întinde această influență?

În ce grad și cum s'a adaptat dreptul și legislația maritimă acestor influențe?

Spre deosebire de uscat, Marea nu se poate stăpâni.

Este un domeniu omogen și are în angrenajul alcătur-

rea lor cu forța Mărei, a întârziat cu sute de veacuri mersul progresiv al umanității, și a dat naștere la competițiuni cari nu s'au putut stinge și nu se vor termina, până ce realitățile de justiție și echitate pe cari le impune Marea, nu vor intra în spiritul tuturilor raselor și popoarelor.



Chiurasașul *Reno*.

Conceptul juridic maritim, născut din împrumutul institutelor juridice terestre și transplantat relațiilor și raporturilor comerciale maritime, n'a putut dăinui în forma și fondul original, fără adoptarea situațiilor de fapt cauzate de domeniul maritim.

În adevăr, dreptul în sine nu face decât să reguleze și să dea viață raporturilor sociale ale căror aplicațiuni, întocmai ca și politica și economia suferă acțiunea Mărei. În conceptul social modern, Marea aproprie continentele. Raporturile cari se nasc din această funcțiune emina-mente socială a Mărei vor trebui să se adapteze esenței sale de ordin universal.

Marea a surescit și resuscită dreptul maritim.

Dezvoltarea și evoluțiunea dreptului și legislațiunei maritime este un fapt destul de tardiv în istoria lumii. Primele noțiuni juridice maritime au apărut în momentul conflictului asupra conceptului despre Mare și utilitatea ei, unele neamuri servindu-se de dânsa ca sursă de aprovizionare, altele considerând-o ca proprietate exclusivă altele ca o barieră contra invaziunilor barbare.

Atitudinea statelor către dreptul și jurisdicțiunea maritimă a evoluat pe baze diferite. Aceasta nu și-a înche-gat unitatea sa în rosturile sale fundamentale.

Astfel, chestiunea principală a Libertății Mărilor și legislațiunea maritimă în timp de război, constituie încă o controversă în dreptul maritim.

Dreptul maritim cuprinde în sfera sa manifestările ju-ridice create prin intermediul Mărei. Are un caracter fundamental internațional și se situează în dreptul gin-ților.

Din punct de vedere particularist se divide în drept maritim natural sau filozofic și în dreptul maritim pozi-tiv. Acesta la rândul său este particular sau universal, cutumiar sau scris și cuprinde ansamblul regulelor rapor-tate timpului de pace sau război. El își trage izvoarele din principiile și normele generale ale dreptului natural maritim, principii și norme pe cari străduințele omenes-ti le descoperă și le adaptează situațiilor și raporturilor sociale.

Dreptul pozitiv este imaginea vieții sociale, alta decât cea naturală. Pe când dreptul natural e permanent, drep-tul pozitiv nu e decât o stare socială pasageră, suscepti-bil de influențe și adaptări ale mediului social.

Dreptul maritim pozitiv nu scapă acestor influențe și legi sociale. El este un produs social, care devine conș-tient prin solidaritatea nevoilor create de domeniul mari-tim. El se adaptează influențat de natură care e perpe-tuă și care cuprinde în ea principiile și elementele funda-mentale de a căror perfecție caută să se apropie.

Cea mai mare parte a instituțiunilor de drept maritim pozitiv sunt de dată recentă, afară de câteva cari au apă-rut din primele epoci ca aplicațiuni ale transacțiunilor pe Mare.

Este cert că primele manifestări ale dreptului maritim își au origina în continuitatea instituțiunilor terestre. Din



Nava portavion *Eagle*.

cele mai vechi timpuri caravanele cari traversau deșertu-rile au simțit nevoia să sancționeze uzurile privitoare la obligațiunile și drepturile celor ce acopereau marfa, apă-rând-o cu prețul vieții lor și celor cărora le aparțineau

bogățiile transportate dealungul deșerturilor până la de-
bușul lor.

Analogia în transporturile mercantile pe Mare e logică,
condițiunile de protecțiune pentru flotele comerciale erau
asemănătoare cu ale caravelor terestre.

Cele mai vechi obiceiuri în dreptul martim sunt cele
referitoare la regulele asupra avariilor, contribuțiunilor
și aruncării încărcăturii în Mare pentru salvarea navei
și personalului.

Totuși, din cauza mediului marin, elementul cutumiar
terestru a suferit o modificare esențială. În adevăr îndată
ce furtuna, abordajul sau alte cauze majore datorite na-
turei au intrat în joc, amenințând soarta transportului,
omul a simțit nevoia să arunce marfa și încărcătura în
Mare spre a salva echipajele și nava dela o pieire sigură.

Este cea mai reală ilustrațiune a modului cum acțio-
nează Marea și cum conceptul de drept împrumutat dela
uscat se adaptează influenței elementului natural.

Aceste regule de drept maritim, sunt cunoscute sub
numele de *Dreptul Rhodian*.

Abandonul mărfii și încărcării nu se justifică în drept
decât ca un determinat și reactiv pentru salvarea vasului
dela un pericol comun, fără de care cauză majoră nu se
poate justifica echitabila contribuțiune a suportării pa-

gubei și câștigului de către armator, proprietarul mărfii
și navei.

Acest exemplu caracteristic influenței mării asupra
dreptului îl găsim și în obiceiurile navigatorilor orientu-
lui asiatic, și adevărește că principiile mari sunt unitare
și în știința juridică.

„*Communis periculi removendi cauza*”, abandonu na-
vei și asigurările le găsim și la instituțiunile indiene și ma-
layeze în secolul al XII-lea, și sunt identice cu dispozi-
țiunile *Dreptului Maritim la Romani*, care este reflectul
dreptului cutumiar maritim Rhodian la baza căruia se gă-
sește influența civilizației Feneciene. Cu drept spune
d-l Ernest Nys: „*L'Esprit de la Phenicie vit dans le
droit commercial et dans le systeme Colonial du monde
moderne. Le corp de la Phenicie vit dans les populations
maritimes des côtes de la Mediterranée*”.

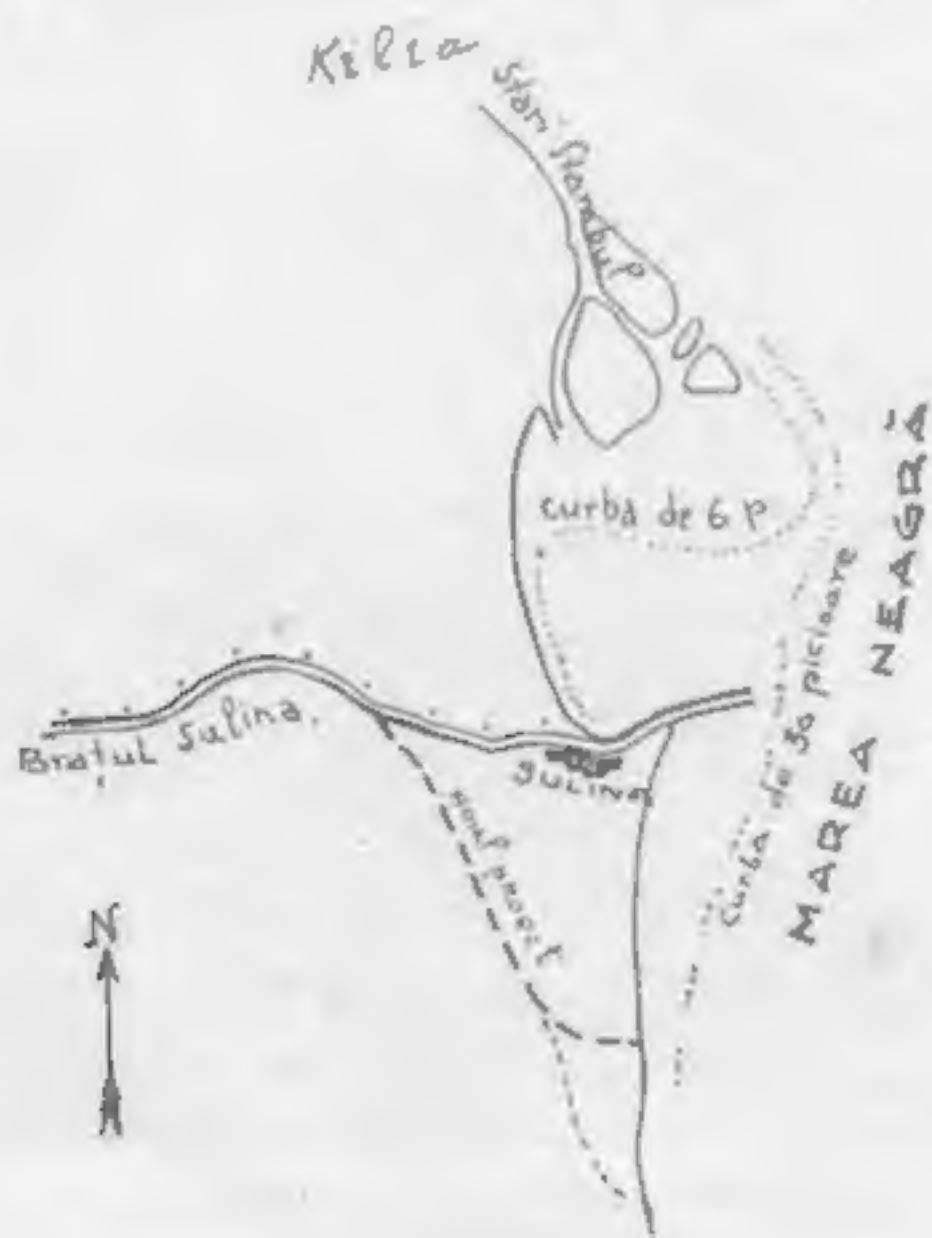
Secretul grandioaselor operațiuni comerciale ale Feni-
cienilor consta nu numai în nativitatea calităților de na-
vigație și neîntrețuți comercianți, ci și în faptul că drep-
tul cutumiar Fenician, produs al influenței Mării asupra
transacțiunilor comerciale maritime, a știut să se adap-
teze realităților și să fie transmis Grecilor și Romanilor.

(Va urma)

Cpt. C-dor P. FUNDAȚEANU

Proiect de lucrări noi la Gura Sulinei

Lucrările nouilor diguri la Sulina sunt amenințate, așa
încât în circa cincisprezece ani, bancurile dela Stari Stam-
bul pot împotmoli eventual gura Sulinei.



Stari Stambulul este brațul cel mai puternic al Deltei
Kilia și cel mai dinspre miază-zi. Orientarea lui este a-
proape Nord-Sud și debitul puternic de apă și nisip, cons-
titue un pericol permanent pentru gura Sulinei, către care
se întrepătrund cu pași repezi.

Fenomenele hidraulice nu se pot prevedea cu preci-
ziune. Technicienii nu pot afirma cu exactitate ce s'ar în-
tâmpla dacă s'ar prelungi digurile la Sulina cu încă două
sau trei mile. Ar veni oare bancul Stari Stambul în spre
larg, la orice distanță? În același chip, nu îndrăznesc să
abată prin lucrări apele Stari Stambulului pe alt braț.
Care va fi efectul din punctul de vedere al aluviunilor
și al inundărilor eventuale al întregii regiuni? Tatonările
și experiența sunt călăuzele cele mai bune, în lucrările de
apă și nicăieri ca aci nu se aplică proverbul că prudența
e mama înțelepciunii.

Comisiunea Europeană a Dunărei, care are menirea de
a asigura navigabilitatea pe fluviu și la gurile lui, este în
situație delicată din multe puncte de vedere. Pericolul
apropierii bancului Stari Stambul e iminent, fonduri nu
sunt, lucrări hazardate nu poate încerca temându-se de
rezultat, în inacțiune nu poate sta, căci aceasta ar echi-
vala cu incapacitatea.

Inginerul șef a făcut propunerea de a tăia un canal
care ar pleca dela mila 3,5 de pe brațul Sulina și ar eși la
milla 5, la mare, la sud de Sulina. Propunerea are șanse
de reușită fiind moderată și puțin costisitoare. Se fugă
astfel spre sud, în o baie care s'a menținut de zeci de ani
sau chiar s'a adâncit. S'au început studii, planuri, for-
ge. Probabil că în Maiu 1932 se va cere și avizul ingine-
rilor consultanți în această chestiune.

... soluții mari nu sunt parale nici la stat, nici la mare.

Nu se nu împiedică ca peste 40 sau 50 de ani să se facă din acest canal o derivație care să meargă mai departe.



Portul Sulina

... în domeniul vorbelor nu se poate sta și nici bani pentru lucrări mai mari, acest proiect are șanse mici, întrucât Comisiunea are și personal și materiale de dragaj necesar pentru realizarea lui.

Aplica acest proiect cu derivații, ecluze și anexe hidrografice și costisitoare ar fi o greșală.

Avantajul acestui proiect este că se poate realiza cu costuri mai reduse. El ar costa între 25 și 30 de milioane de lei aur, pe când lucrarea brațului Sf. Gheorghe ar costa de zece ori mai mult.

Este interesant de văzut la ce soluțiune se vor opri inginerii consultanți. Pericolul semnalat la început ar pu-

tea fi ocolit poate dacă s'ar abate apele Stari Stambulului în mod progresiv. Este timp ca prin tatonări și studii continue timp de 5 la 8 ani, să se vadă ce efect are abaterea progresivă a apelor brațului Stari Stambul asupra avansării bancului spre Sulina ca și asupra regiunii Kilia-Vâlcov. Până atunci digurile dela Sulina se vor prelungea tot mai mult.

Astăzi curba de șase picioare este la două mii la Nord de Sulina. Dacă în zece ani ajunge la o millă și în cincisprezece ani, prin abaterea Stari Stambulului, curba rămâne cam la aceeași distanță, iar digurile ar fi în acest interval prelungite încet, încet, până la o milă și jumătate spre larg, poate că regimul apelor și-ar găsi din nou un echilibru în acest interval de cincisprezece ani. Mărinind debitul altor guri ale deltei Kilia nu este exclus să ne găsim în situația de acum 20 sau 30 de ani.

Se vor face studii și încercări. Bara la Sulina este încă foarte bună, dovadă că avem 25 de picioare adâncime. Pentru un debit ca acel al gurei Sulina și pentru o lărgime atât de redusă, niciodată nu vom putea aduce aici transatlantice. Dela corăbiile de 100 de tone de acum 75 ani, și cari totuși se puneau pe uscat, am ajuns astăzi la vase care încarcă 10.000 de tone, e destul. După cum la Porțile de Fer sau la Viena nu pot ajunge vase cu pescaj de 20 de picioare, tot așa pe Dunărea maritimă nu e nevoie de vase de 20.000 de tone. Portul nostru maritim Constanța nu le poate cuprinde, de ce să cerem fluviului să le poată cuprinde?

Ne fiind bani e probabil să ne oprim la păstrarea celor ce avem, încercând să ameliorăm situația, ținând pericolul la distanță. Alte generații cu resurse mai mari vor încerca soluții mai eroice.

R. N.

SALONUL NAUTIC DIN PARIS

După saloanele oficia'e de pictură, care sunt și cele mai vechi, după saloanele de automobile și aviație care au fost înființate după război, apare acum șase ani salonul nautic, un fel de expoziție anuală de bărci, șalupe, motoare și tot ce interesează activitatea și sporturile de apă. Existarea lui nu este decât o nouă dovadă de dezvoltare au luat aceste sporturi.

Aici, între nenumăratele standuri ale expozanților, se pot vedea, dela yacht, barcă sau șalupă, până la farfuriile de masă, sunt proprii întrebuințării la bord, toate obiectele necesare acestui sport.

În afară de ambarcațiuni, motoare, greement și lucruri aparțin navigației, standuri speciale au expuse și colecții de lucrări literare recente marinărești, pictura maritimă și obiecte de artă cu subiecte de marină.

O mare și un aer de mare bate în saloanele dela Grand Palais.

În jurul podului Alexandru roesc de 6 ani la epoca salonului sute de tot felul de yachturi și bărcuțe. Mulți

care până acum nu s'ar fi interesat de asemenea lucruri, astăzi împinși de curiozitate, mâine pentru că vor găsi în-



Vedere dela Salon

interesant, ajung să intre puțin câte puțin în misterul navigației, să câștige gust pentru un nou sport și să devie-

nu numai proprietari de ambarcațiuni și navigatori amatori, ci însăși adepți ai ideii de marină și susținătorii marinei naționale.

Cum altădată automobilele începeau să se înmulțească, să se înfrumusețeze și în același timp să se eftenească, tot așa au început să procedeze și constructorii cu bărcile și șalupele. Noutatea salonului din acest an o formează construcția în serie de ambarcațiuni metalice.

Deocamdată aceste șalupe sau bărci sunt aduse din America și numai transportul lor face 20% din preț; când însă piese'le demontate vor fi transportate și montate în Europa cum se face cu automobilele de serie — lucrul se va schimba.

Avantajele micilor construcții în metal sunt mari și numeroase față de cele în lemn; etanșeitate, rezistență, o întreținere mult mai ușoară, spațiu liber mai mare etc.

Casele *Renault, Hill Deutz Ballot, Bolinder, etc.*, expun noi tipuri de motoare adaptabile pentru marină.

Pentru a arăta mai bine cât de variate sunt lucrurile

expuse e suficient să cităm câțiva expozanți: *Moteurs A. B. C., Camping-Sport, Orfèvrerie Cristofle, Vitrage Delca, Lefranc, Ministère de la Marine, etc.*

Iată cum Salonul în afară de misiunea lui de a concentra totalitatea inovațiilor în materie, în afară de faptu, că oferă fiecărui constructor ocazia de a-și pune în evidență opera lui, îndeplinește un mare rol social, acela de a pregăti încontinuu spiritele cetățenilor pentru susținerea și dezvoltarea marinei.

Poate cu timpul când sportul pe apă va lua și la noi o dezvoltare mai mare, adică atunci când vom putea în adevăr arăta marelui public că există și în România un *yachting* — cum s'a botezat acest sport — să deschidem și noi într-o zi un salon nautic — dar unde?, căci Dâmbovița e și mică și murdară!

Ar fi un singur răspuns: pe malul unuia din lacurile amenajate din preajma Capitalei — dacă nu chiar în Constanța, la mare.

D. S.

DIN ENCICLOPEDIA MĂREI ¹⁾

— POVESTEA NAVIGAȚIEI —

„Pe drumul albastru au venit minunile vieții.”

Blasco Ibañez

ÎNCEPUTURILE NAVIGAȚIEI. Acum 50.000 de ani conturul Europei și al Asiei Occidentale nu semăna cu cel de astăzi. La Vest și la Nord, întinderi mari cari acum sunt acoperite de apele Atlanticului, erau atunci pământ uscat. Marea Irlandei și Marea Nordului erau niște văi pe unde curgeau râuri. Nordul continentului era acoperit de gheață, cum e acum în insula Groenlanda.

Mediterrana era o vale mai joasă decât nivelul general al continentului, și era formată din două mări separate între ele și și fără comunicație cu Oceanul. Sahara nu era cum e acum un deșert de stânci și de nisip, ci o regiune fertilă și bine udată. Partea orientală a mării Mediteraniene avea mai multă apă dulce decât sărată, căci era alimentată de Nil, și de râul care curgea unde e acum Marea Adriatică precum și de râul a cărui vale este acum Marea Roșie; asemenea și de râurile, în ale căror văi sunt apele mării din Arhipelagul grecesc.

Cantitatea de apă care se evaporă era mai mare decât apa pe care o primia din râuri și nivelul ei scădea cu încetul.

Și astăzi Mediterana e o mare ale cărei ape se evaporă în cantitate mai mare decât cele primite dela râurile ei.

¹⁾ În planurile noastre de viitor avem în vedere și întocmirea unei lucrări instructive de inițiere maritimă, un fel de *Enciclopedie a Mărei*, scrisă pe înțelesul tuturor. Deocamdată începem sub această formă servindu-ne de un bogat material întocmit de D. C. Amiral C. Buholtzer, care — lucru rar — om de știință pozitivă are și un deosebit talent de popularizare. Prin cărțile sale bine cunoscute: „Ce-i marea”, „Radio”, „Telegrafia fără fir” a reușit să redea cele mai scumpe cunoștințe de mare accesibile, cu adăugata claritate.

De n'ar fi acum curentul de apă din Ocean și cel din Marea Neagră, mare care primește mai multă apă decât evaporază, nivelul mării Mediterane s'ar scobori sub nivelul oceanului, cum s'a scoborit nivelul mării Caspice și al mării Moarte, cari sunt azi mări închise. Umplerea Mediteranei cu apa din Ocean, care i-a dat forma ac-



Europa și Asia Occidentală acum 50.000 de ani.

tuală, a avut loc probabil cam între ani 30.000 și 10.000 înainte de Christos. Primii locuitori aflați pe marginea lacului Oriental, trebuie să fi fost surprinși de creșterea nivelului lacului: mulți s'au înecat, iar apele crescând au fugărit pe ceilalți până în marginile actuale ale mării Mediterane. E probabil că *Istoria Potopului din Biblie* nu e decât această revărsare a oceanului, în cele două

marilor închise ale Mediteranei. Legenda corăbiei lui Noe, se spune că pe lacurile Mediteranei, se găseau nave plutind pe acea vreme, și unii locuitori au scăpat prin ajutorul ei de revărsarea oceanului în lacurile mării Mediterane.

CELE DINTĂI NAVE au fost de sigur construite de oameni care trăiau pe malurile râurilor și lacurilor.

În început navele erau făcute din arbori sau lemne tălăci, cari ajutau pe oameni să înoate. Pe urmă aceste arbori fură scobiți; iar când oamenii începură să facă cele necesare, construiură navele din bucăți unite între ele grosolan. În Egipt și Mesopotamia se construiau aceste nave, „călăfătuite” sau implute în golurile de apă cu bitum. În acest fel a fost lucrat și coșul în care Moise a fost pus de maică-sa și aruncat pe Nil. În aceste construcții, nulele erau acoperite cu piele de bou. Pe lângă acesta se întrebuințează și azi pe coasta Irlandei,



Construcția «Areei lui Noe».

unde se găsesc animale multe și arbori puțini. Pe Eufrat de aserieni se întrebuințează și astăzi acest fel de bărci. În valea acestui fluviu, nava a fost instrumentul principal de comunicații, și probabil că tot de aici oamenii s-au îndreptat pe mare pentru întâia oară. Tot așa, este probabil că cele dintâi porturi în largul mării au fost pentru pescuit.

Navele brăzdau lacul Levantin (de răsărit) al actualei Mediterane, înainte ca marea aceasta să fi fost în comunicare cu oceanul. Bărci și nave plutiau pe Tigru și Euphrat cu 7.000 de ani înainte de Christos, când aceste râuri aveau guri diferite, prin cari se vărsau în Golful Persic. Cetatea Eridu, dela marginea Golfului Persic, care acum e la 230 klm. de țărm, a avut flotă pe mare. Sunt probe evidente de o viață maritimă intensă, în estul teatru-orientală a mării Mediterane acum 6.000 de ani, cu nave mari cari puteau transporta chiar elefanți. Meritând din cele dintâi timpuri ale navigației, trebuie să-și fi dat seama din vreme, de ușurința și libertatea, pe

care o permite apa pentru transporturi. Ei puteau să ajungă în insule, și nici-un rege dela uscat, care nu avea nave la dispoziția sa, nu putea să-i ajungă. Pe nava sa, căpitanul era rege. Marinarii și-au făcut în curând adă-



Piroga.

posturi în insule și pe capurile fortificate. Aici au instalat porturi și au urmat pescuitul. Aventurarea mai departe pe mări, a avut de scop mai mult „pirateria”, sau luarea bogățiilor altora de pe țărmuri sau dela alte nave.

Prin faptul că întâiele navigații pe mări s-au dezvoltat în basinul oriental al Mediteranei, în Marea Roșie și în golful Persic, unde apele sunt relativ liniștite și vânturile mai rare, navele aveau rame (lopeți, vâsle). Numai în ultimele patru secole ale civilizației, între anii 1400 și 1800 după Christos, s-au părăsit ramele, iar velele (pânzele) au luat dezvoltarea necesară, căci navigația pe oceane a impus această schimbare.

În Mediterana, ramele au fost instrumentul principal în navigație. Iar construcțiile s-au făcut în așa fel, încât trebuia să se scoată maximum de profit din rame. Cât timp popoarele Europei erau sub dominația Orientalilor, popoarele din Nord urmau exemplul lor, având navele cu rame, deși vânturile le-ar fi permis întrebuințarea pân-



Nava Egipteană.

zelor. Fenicienii, popor de rasă semitică, creiară în orientul Mediteranei cetățile maritime Acre, Tir, Sidon și împinseră navigația pe coasta Africei, unde fundară Cartagena și Utica. Navele feniciene brăzdau Mediterana încă din anul 2.000 înainte de Christos. Fenicienii au fost înlocuiți mai târziu, pe mare, de Grecii republicilor

C. Amiral C. BUCHOLTZER

Glume

Nici o meserie nu are un caracter mai internațional ca marina. Iată o dovadă găsită într-o revistă străină:

Un vas, fiind prins făcând contrabandă, a fost anchetat de autoritățile maritime, care din cercetările făcute constată:

— La interogatoriul secundului, care este veritabilul comandant al acestui vas și care vorbește corect franțuzește, s'a dovedit că el este sârb, născut în Muntenegru, crescut în Germania, fost ofițer în marina turcă, naturalizat argentinian. Declară că din iubire pentru Franța, și-a oferit serviciile la o casă spaniolă pentru a lua comanda unui bastiment Grec. Nu a fost posibil a i-se scoate nici o altă declarație, decât numai protestări solemne de credință, de onoare, și de respect către drapelul vasului său...



Pipele

*Cabine mea ornată e cu pipe,
Ce toate sunt cu nume încrustate;
Cu nume scumpe, dar acum uitate.
(Amoruri mari, mai mici, sau chiar de clipe).*

*Adeseori fiori de voluptate,
Când le privesc, încep să se 'nfrîpe
Și par'c'aud cum toate 'ncep să fipe
Ca 'ntr'un harem sunt astăzi adunate ..*

*Din câte am, doar' una-i „favorită”.
Ea reprezintă ultima-mi iubită
Din ea îmi place ca să sorb otravă.*

*Și să o simt cum arde de... mânia,
Căci, vezi, pesemne, biata pipă știe
Că, din sultană, va ajunge sclavă!*

ION PLUTAȘU



Radio în ajutorul naufragiaților

Naufragiați pe o plută în largul mării. Unica consolă e aparatul de radio, la care nemâncații de trei zi e aud:

— Ați gustat muștarul „Flora”. E delicios! Deschide pofta de mâncare.

(Excelsior)



Răsărit...

*Doarme, calm, ca pe o hartă,
Balcicul, — și 'n umbra pală,
marea, jos, abia suspină,
când sub boarea matinală,
doar cascadele se ceartă
în surdină...*

*Pe vapor, sun' o siflie
un semnal prelung și tace,
dar ecoul îi reface
notele, pe altă cheie...
Noaptea își târăște sacra
mantie, pe relieful,
rupe-un vâl de pe Kaliacra,
dinspre Varna rupe două
și din tainice gherghefuri
cerne*

*boabe mici de rouă.
Ca în orișice pasteluri,
astrul zilelor răsare
mândru, înfocat și mare —
și din sfera lui divină
lasă, galanton, lumină,
pe-ale umbrelor cerneluri...
De odat' tresare firea...
Sus, în mahalaua turcă,
doi măgari cam au de furcă...
Un matroz, pe vas, de veghe,
— depărtare de o leghe —
le recepționează știrea,
frământându-și ochii roși.
— Aiurusum, bre, coc, si'*

Dom' Mustar



TRIBUTUL MĂRII!

24 Decembrie 192

Ora 4 p.m.

Ora 4 p.m. —

Ne aflăm la — Dracu știe unde ne aflăm, și Căpitanul trânti tocul peste jurnalul de bord, în care pentru prima oară după 20 de ani de navigație, nu putea scrie nimic din ceea ce se afla. Trăgându-și șapca pe ochi, eși afară din camera hărților. O răsbufnire de vânt, îl țintui de opaste gata să-l trântască de pe puntea de comandă. Cu mâna încheștată de marginea balustradei, se fixă apoi bine cu picioarele pe punte și privi întrebător la secundul care scruta zarea posomorât.

Nimic domnule căpitan, nimic. Cuvintele erau smulse de vânt ajungând frânturi la urechile comandantului. Da... da... Nimic, de 3 zile nu auzea decât acest cuvânt anchilozat de șueratul vântului și acum, mai mult ca orând îi pătrundea înțelesul. Câte nu prevestea acest lucru! Foamea, frigul, agonia chinuitoare a unor ființe, care acum nu putea spera niciun ajutor dela semenii lor. Când pornise din Constantinopol spre țară, nu făcuse provizii de alimente, avea la bord hrană pe 3 zile pentru întreaga echipă. Doar făcuse acest drum de zeci de ori și când valurile Mării Negre nu-l oprise în drum și acum, după ce trecuse mai mult de jumătate din cale, când era aproape convins că a ajuns, iată-l împins înapoi, rotind pe mare în voia valurilor, neputând nici măcar să se întoarcă pentru aș căuta un adăpost. S'ar fi lipsit de încredere de aș vedea copii jucând împrejurul portului de Crăciun, bucurându-se de darurile aduse de tătură din țara negrilor, dar nu putea întoarce, trebuia să meargă pept valuri or, pentru a salva viața oamenilor săi — se călăuzea de un resort, Căpitanul, se repezi la portavoce chemând atențiunea mecanicilor. Comanda sună prin tubul acustic.

Testa foarte mare. Dați maximum de viteză.

Jos mecanicul de serviciu, după primirea comenzii, rămase un moment nehotărât, apoi se îndreptă spre ușa care duce în sala cazanelor. Se uită la manometru... 13... Ridică presiunea la 15. Mai mult nu se putea. Cu toate acestea, ajuns limita de rezistență a căldărilor, ar fi putut să-și grăbească sfârșitul printr-o explozie.

Ați auzit băeți? Nici-o linie mai sus de 15. Ștergându-și fruntea brobonată de sudoare, se rezemă de bara de apărare, privind fără să înțeleagă la axul heliului care se pierdea învârtindu-se în semiobscuritatea ce exista în tunel.

Șueratul porta-vocii îl trezi din prostația în care căzuse, se apropie răspunzând semnalului... Da... Cum?... Căpitanul... După o scurtă reflecție mecanicul răspunse:

Mar avem pentru 24 ore, ba nu, pentru 20... S'a mărit viteza așa că, înțelegeți puțină economie... Nu?... Bine.

Sus la comandă, Căpitanul murmură, Economie... Nu... nu trebuia făcută nici-o rezervă. Va da ordin să ardă totul: Cabine, Bigi, Bucapoți, absolut totul de va fi nevoie, dar trebuia să lupte. Și ecoul gândurilor sale se prezenta sub forma deslănțuirii elementelor. Furtună în sufletul Căpitanului, furtună pe mare.

Valuri uriașe, mânate de furia vântului, se năpusteau cu izbituri surde în coastele vaporului. Urletele mării, se impleteau cu scârțâitul fierărilor de pe vapor într-o tânguire prelungă.

Prin mărirea vitezei, prova imbarca apă. Munți întregi, treceau pe deasupra vinciurilor, oprindu-se în cabinele de sub puntea de comandă. Simțeau cum vaporul, întâmpinând obstacolul, se oprea scurt pentru câteva clipe, apoi încălecând primul val, rămânea cu toată prova suspendată în bătaia vântului, deasupra prăpastiei, în care se avânta în clipa următoare. De fiecare dată aveai viziunea tabloului înspăimântător, că te coborai în adânc, fără a putea reveni la suprafață. Un gol stăruitor în stomac, îți dădea o greață de nesuferit. Te simțeau ușor și trebuia să te agăți cu mâinile de ceva, pentru a nu rămâne în vid. Aceasta dura o clipă sau o veșnicie, nu puteai măsura timpul, judecata se oprea, o așteptare chinuitoare, vecină cu nebunia, puneă stăpânire pe simțurile tuturor. Iar când vasul atinge fundul prăpastiei, simțeau cum greutatea corpului, dublată prin cădere, nu mai putea fi susținută de încheeturile picioarelor, genuchii se îndoiu și din nou trebuia să te agăți cu mâinile, de astă dată pentru a nu aluneca jos. În acel moment, ochii se îndreptau instinctiv asupra provei, deasupra căreia se ridica cu sute și mii de creste munte de apă. O izbitură surdă ce cutremura totul și nu mai zăreau decât un cloț fosforescent, jucând în mod îngrozitor. Apoi, încet, gemând și tremurând, ca un animal rănit, vaporul se ridica plin de apă, arătându-și formele întunecoase conturate de albeața spumoasă a valului slărâmat.

S'ar fi zis, că în noaptea aceea de Crăciun, doi monștrii din Apocalips se luptau pe viață și moarte, cu furia des-nădejdei.

Marinarii, cu fețele livide se ghemuiseră deasupra luminatorului dela coș. Nu mai vorbea nimeni. Doar asistentul, un mic marinar, se frământa neliniștit. Să se ducă? sau nu! Da. Trebuia să se ducă. Și încet, cu băgare de seamă, pentru a nu deștepta atențiunea celorlalți, se furișe pe galeria bărcilor.

„Doamne Dumnezeule ajută-mi”, șopti el și încălecând balustrada sări jos pe covertă, repezindu-se prin șuvoaiele de apă spre scara catargului. Urcă cu repeziciune câteva trepte. Un val năpraznic îl sili să se cramponeze de sart. A trecut. Ud până la piele, luptându-se cu vântul care căuta să-l zmulgă, se urca treaptă cu treaptă.

Frigul îl pătrunsese până la oase. Cu membrele amorțite, asistentul se cățără până sus în gabie. Aci cuprinzând cu dreapta catargul, încercă cu stânga să-și apere fața de tăria vântului în timp ce cu ochii sfredelea întunericul... Colo... O lumină.. Și întinse brațul, ca pentru a o fixa în spațiu. Dar în momentul următor rămase împietrit. Cu ochii măriți căuta să prindă raza de lumină care nu mai sclipea. Să fi fost numai o părere?! Numai o iluzie a creierului său zdruncinat? — Ba nu. Lumina a apărut din nou, a văzut-o bine, nu mai încăpea nici-o îndoială. Și plin de bucurie strigă din vârful catargului: *Farul... se vede Farul!*

— Farul?... Unde?!... Pe punte se produse învălmășală. Fiecare căuta să-l vadă. Întrebările se încrucișeau

dela un capăt la celălalt.

— Cine l'a văzut?... Unde este?... Ce far?

— La stânga... La stânga... Drept la jumătatea vaporului, veni lămurirea din întunericul nopții.

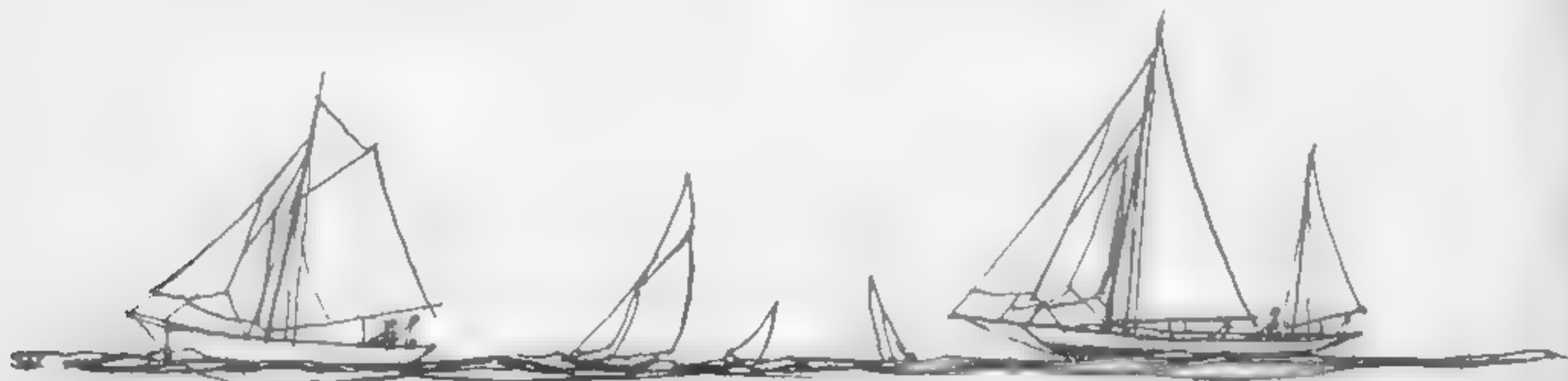
Căpitanului nu-i venea să creadă... Cum?! La stânga?? Așadar trecuse de el... Și acolo... înainte.. moarte pândeau printre stâncile dela.....

Ca un fulger, se întoarse către timonier. Banda Tribord.

Lanțul cârmei hurui prelung. Și în timp ce vaporul hălădăuș lansând își schimba direcția; Micul Marinar, cu trupu înțepenit de frig, ne mai putând rezista zguduitorilor se rostogoli din vârful catargului în întuneric.

Marea își luase tributul.

SPRING.



CRONICA

Marina Yougoslavă

Modernizarea porturilor, șantierelor, dezvoltarea turismului

Portul Susak. — Este portul Yugoslav cel mai în Nord și vecin cu portul italian Fiume având o poziție avantajoasă și cu un hinterland destul de ridicat. Are o adâncime până la 10 metri, și prin el se exportează produsele agricole și lemne. Din cauza situației lui va atrage tot transitul jugoslav, și de aceea statul caută să-l modernizeze. Acest port împreună cu porturile vecine Bakar și mai ales portul Martinscia, care este în spatele lui, va deveni un mă-nunchiu de porturi, cari vor putea depozita mari cantități de lemne, cereale și alte mărfuri. Amenajarea și modernizarea acestor porturi, cu linii ferate între ele va costa peste 80.000.000 dinari și vor putea manipula anual un milion de tone de mărfuri. Va avea o administrație autonomă și va fi legat cu linii de vapoare regulate pentru toate direcțiile, inclusiv New-York, Rio de Janeiro, Buenos-Ayres, etc. Acest port va deservi, din cauza situației lui și o parte din tranzitul statelor din Europa Centrală mai ales Cehoslovaciei, în detrimentul porturilor Trieste și Fiume care aveau până acum monopolul tranzitului pentru țările din Europa Centrală.

Asemenea se modernizează și porturile Spalato și Gravosa, însă imi lipsesc detalii pe cari le voi da ulterior.

Șantierele Navale din porturile Dalmațiene. — Înainte de război în porturile dalmațiene, cari azi aparțin Jugoslaviei se găseau mai multe șantiere Austriace și Ungare. În timpul războiului s'au mărit, devenind adevărate arsenale, însă după război a trebuit să fie închise, fiindcă șantierelor din Trieste, Monfalcone, Veneția, etc., având la dispoziție bani din partea Statului Italian și făcând diverse înlesniri de plată și prețuri mici, au acaparat construcțiile de vase comerciale și de război precum și reparațiunile vaselor a mai multor state. Din cauza înlesnirilor și a apropierei, erau atrase acolo și

vasele jugoslave pentru reparațiunile lor anuale și desigur că acest lucru nu putea fi pe placul armatorilor și statului Yugoslav.

De aceea după atâția ani de neactivitate, pe când multe alte țări închid porțile lor din cauza crizei mondiale, statul Yugoslav s'a gândit să refacă industria națională a fierului și a construcțiilor navale, industrii strâns legate cu industria armamentelor, pentru servi nu numai construcția și repararea vaselor comerciale, ci și pentru flota lui de război, pe care desigur, paralel cu cea comercială, o modernizează și o mărește cu noi unități în fiecare an. Ministrul de Comerț și de Industrie, a avut în luna Iunie mai multe întrevederi și consfătuiri cu specialiști și cei interesați în aceste două industrii, și a reușit să asigure pentru aceste industrii protecția sul francezilor și englezilor. Pentru a încuraja industria construcțiilor navale guvernul Yugoslav acordă șantierelor navale subvențiuni destul de importante, pe o perioadă de 20 ani, obligând șantierelor să construiască vase noi până la 15.000 tone gross anual, adică în total se vor construi vase de 300.000 tone gross. Aceste subvențiuni sunt egale pentru șantierelor din litoralul Jugoslaviei și pentru orice tip de vas comercial, poștal sau de război cu o capacitate minimă de 50 tone gross. Se acordă subvențiuni și pentru masinile acestor vase cu obligația că aceste mașini să fie construite pe pământul Jugoslaviei.

Orice material sau combustibil importat din străinătate pentru aceste șantiere, nu va plăti nici-o taxă de import, iar c. f. Yugoslav vor face tarife speciale pentru orice material sau materie primă. Dar guvernul Yugoslav a întins sacrificiile sale și mai departe. Pentru o perioadă de 20 ani sunt scutite de orice impozit sau taxe către șantierelor și noile vase ce vor fi construite. Pentru acest din urmă gest al guvernului Yugoslav voi reveni și voi arăta necesitatea acestei scutire trebuie să vie și la noi cât mai curând posibil.

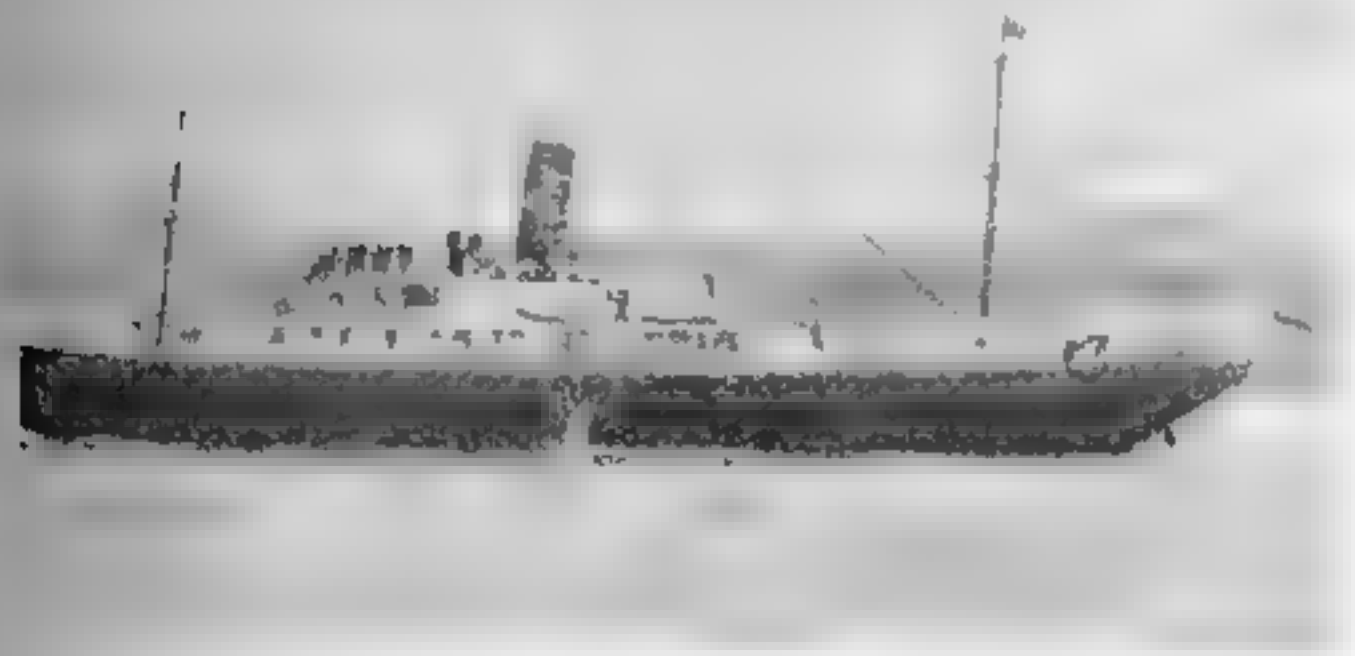
Sumele ce plătește statul ca subvențiuni sunt următoarele: 600 dinari de fiecare tonă gross pentru orice vas de fier sau oțel și 200 dinari de fiecare 100 kgr. greutate pentru mașinile lor, 210 dinari

se cu vele și 150 dinari pentru vase cu lemn cu sau fără
Toate aceste subvențiuni sunt acordate cu condiția ca 50
în materialul întrebuintat să fie făcut de industriile din
dacă materialul întrebuintat, va fi mai mult de 50% de fa-
te indigenă, subvenția se va mări cu circa 10% peste cotele

mat la Spalato un oficiu special, paentru a supraveghia și
a toate construcțiunile navale precum și pentru orice permis
ce va fi necesar.

acestor subvențiuni s'a format la Belgrad „Societatea Ju-
pentru construcțiuni și repararea vapoarelor” cu un capital
0.000 dinari și care societate a luat deja în primire fostul
naval austriac „Marjan” din Spalato. Această societate va
cu societatea franceză „Ateliers et chantiers de Loire”,
reface, mări și moderniza șantierul Marjan în scurt timp
a putea începe construcțiunile și repararea vaselor.

Vemenea și casa engleză „Yarrow” & Co. Ltd” din Glasgow a
primire șantierul „Kralejevice” de lângă Fiume tot pentru
și reparațiuni. Acest din urmă șantier se zice că a
acum 100 de ani de englezi.



Pachebot Yugoslav

aceste măsuri și sacrificii, vecina noastră Jugoslavia în
va redeschide șantierele sale și cu ajutorul tehnicienilor
capitalului străin va fi scutită în viitor să mai recurgă
streine pentru construcția și repararea vaselor sale co-
și de război

procedează statele pentru punerea în valoare a tuturor in-
lor și în special pentru industriile lor maritime care tot-
au fost și sunt unice și cele mai bune resurse de venituri
mai multe state mici și mari din Europa și alte Continente.

ul. — După cum se știe coastele Dalmațiene sunt foarte
și pitorești și atrag vizita multor excursioniști în tot tim-
Statul jugoslav nu a neglijat să exploateze nici această
și pentru acest scop au fost construite mai multe
speciale în porturi Dalmatine. Acum în urmă față de nu-
re al excursioniștilor, a fost cumpărat un mare vapor cu
17.000 tone deplasament și cu multe locuri de pasageri dăn-
de „Kralitza Marija”, botezat de însăși Regina Maria.
de această mare unitate care va face excursiuni în toată
Mareana, societățile jugoslave mai dispun și de alte unități mai
toate luxoase și noi, pentru excursiuni pe Adriatica și Levant,
au peste 18 noduri viteză, ca „Prestolonasljednik Petar”
at anul acesta în Anglia, iar acum în urmă au fost comandate
vase cu o viteză de 20 noduri. S. VAGLIANATOS



Situația flotei comerciale maritime române față de flota mondială

Studiând situația flotei comerciale maritime mondiale, pe anul 1931, redată în următorul tablou, întocmit după datele lui „Lloyd's

Clas- cați	P A R Ţ I	Numaru vapoare	Tonaaj brut	Coefficient din tonaaj mondial
1	Anglia	9.910	23.127.316	33,924
2	Statele Unite	3.386	12.802.252	18,912
3	Japonia	1.069	4.276.314	6,273
4	Germania	2.151	4.226.052	6,199
5	Norvegia	1.081	3.066.000	5,058
6	Franta	1.011	3.031.100	4,455
7	Italia	1.161	3.273.000	4,802
8	Olanda	1.310	3.111.000	4,544
9	Suedia	1.000	1.787.700	2,602
10	Grecia	600	1.600.000	2,142
11	Spania	771	1.218.000	1,777
12	Danemarca	677	1.115.200	1,602
13	Rusia	1.800	600.800	0,841
14	Belgia	274	552.000	0,796
15	Brazilia	200	600.000	0,724
16	Jugoslavia	180	61.000	0,060
17	China	200	600.800	0,687
18	Argentina	200	600.000	0,615
19	Portugalia	176	552.000	0,573
20	Finlanda	221	552.000	0,573
21	Letonia	111	250.000	0,361
22	Polonia	41	204.716	0,301
23	Chile	110	180.000	0,260
24	Uruguay	60	170.000	0,243
25	Diferite țări între cari și ROMANIA	20	12.278	0,000
	Total	29.624	68.174.180	100,000

Register” se vede mica flotă a țării noastre nici nu este specificată separat, ca alte țări cu flote mai numeroase, ci, este înglobată cu altele, sub titlul de „diferite țări”.

Pentru ca cititorii să fie edificați asupra situației exacte a flotei noastre comerciale, am explicat noi, în tabloul ce dăm mai sus, că această flotă este reprezentată de numai 20 vapoare, având un tonaaj brut total de 62.278 tone, față de totalul flotei comerciale maritime mondiale, care numără 29.624 vapoare, însumând un tonaaj brut total de 62.278 tone, față de totalul flotei comerciale maritime mondiale, care numără 29.624 vapoare, însumând un tonaaj brut de 68.174.180 tone, și prin urmare tonaajul vapoarelor noastre maritime reprezintă abia 0,090% din tonaajul mondial.

Spre a fi mai explicați, arătăm că la un număr de 1.481 vapoare 1 singur vapor revine pavilionului român, sau dintr'un tonaaj brut de 1.095 tone, 1 singură tonă revine, în proporție, pentru vapoarele românești.

Așa stând lucrurile, trebuie să recunoaștem, cu durere în suflet, că situația flotei noastre maritime comerciale este cu mult inferioară altor țări, chiar mai puțin maritime ca a noastră.

Fără a fi invidioși, remarcăm că vecina noastră Jugoslavia, care deși imediat după războiu nu posedă nici un vapor comercial (afară de un număr neînsemnat de mici vase de cabotaj, rămase dela Austriaci) astăzi, adică după abia 13 ani, dispune de o flotă comercială apreciabilă, numărând 180 vapoare cu un tonaaj brut de 361.365 tone, adică aproape de șase ori mai mult ca noi. De asemenea și Polonia, care niciodată n'a contat ca țară marină, dispune azi de 41 vapoare, reprezentând un tonaaj brut de 204.716 tone, adică peste trei ori mai mare ca al nostru.

Această situație de inferioritate a flotei noastre maritime comer-

ciaie ar fi timp să înceteze și cei cu stare ar trebui să se gândească serios că un eventual plasament, ce ar face în vapoare maritime, ar fi nu numai un plasament absolut sigur dar și remuneratoriu, plus că vor avea și satisfacția de a ști că, grație investiției capitalului lor în vapoare, pavilionul național va fălăi mândru prin mările străine.

Singurul motiv, care s'ar fi putut poate invoca acum 20 ani, lipsa personalului navigant, nu mai subsistă astăzi când, slavă Domnului, dispunem de un personal navigant destul de numeros și des-tomic, având Comandanți și Ofițeri selecți, cari ar putea face cinste ori-cărei țări maritime.

Prin urmare, nu ne lipsește decât numai curajul și hotărâre din partea celor avuți, cari caută plasamente pentru averile lor, și oarecari mici avantagi și sprijin, mai mult moral, din partea Statului, după care o nouă ramură va înflori în economia noastră națională, iar pentru flota noastră maritimă comercială va veni o eră nouă și va putea cuceri, cu timpul, un loc mai de frunte în concertul flotel comerciale mondiale.

M. LICHARDOPOL

† Mihail Căplesc

La sfârșitul lunii Ianuarie anul acesta, s'a stins din viață la București un vechiu marinar de rasă, unul din primele promoții de marinari români cari a obținut brevetul de *căpitan de mare*.



Mihail Căplesc, născut în 1871 la Curtea de Argeș, la 1883 intră, fraged încă, în Școala Copiilor de Marină — acea minunată școală care a dat țării atâtea seri de ofițeri în Marina militară și comercială — la 1886 termină școala; își face serviciul militar în Marina de Război; urmează practica de pilotaj la Comisia Europeană a Dunărei; și la 1893 este numit căpitan pe un remorhier al Serviciului Hidraulic.

Pe la 1894 se face prima organizare a navigației românești de Stat, prin stăruințele regretatului mare român Ion Manu, directorul Regiei Monopoliurilor Statului.

Căplesc, atras de vraja largului mării, lasă comanda remorhierului care se mărginea în raza unui port dunărean, și trece ca secund pe *Medea* și apoi pe *Meteor*, cele dintâi vapoare de mare cu pavilion român, cari au început cursele postale la Cospoli.

În 1896 se organizează Serviciul Maritim Român sub admirabila conducere a unui om de meserie: Comandor I. Coandă.

Căplesc trece ca secund pe vaporul postal *Regele Carol* și apoi pe vaporul de marfă *București*.

Fire iute, independent și nestatornic, schimbă mai multe vapoare. Îl găsim comandant pe un vas de salvare *Sulina*; apoi se întoarce la Dunărea, comandant pe diferite vapoare fluviale la N. P. R.

În timpul războiului, fiind mobilizat, i se încredințează comanda unui vas de salvare *Adagio*, rechiziționat de Marina Militară. Mărinar încercat și curajos, Căplesc navigă zi și noapte evacuând vasele române din Dunăre pe mare în porturile rusești, trecând prin toate pericolele războiului.

Remorcarea șlepurilor pe mare este o navigație extrem de periculoasă. Căplesc, și alți câțiva modești dar îndrăzneți căpitani de mare au dovedit pe timpul războiului că se poate naviga remorcând convoiuri de șleuri și pe Marea Neagră.

După război, Căplesc se stabilise la Brăila. Era un fel de căpitan de mare rămas în rezervă. Recunoscut în lumea porturilor dunărene ca marinar priceput și de nădejde, cu brevet de căpitan de mare, lui îi încredinșau armatorii comanda provizorie a vaselor ce trebuiau predate la Constantinople plecând din Dunăre.

Spirit întreprinzător, Căplesc, încercă o exploatare de pe la mare cu'n vaporas special, dar o tragică întâmplare îl sili să retragă frânt din fața mării. Marea, pe care el o iubise cu pasiune, îi răpi fără milă un copil.

Sdrobit de durere, bolnav, se stabilă în București. Resemnăt fața soartei, ancorat pe patul său de suferință, se mângâia până ultima clipă cu citirea cărților de marină. — breaslă pentru care avea vocație și pe care a iubit-o și a servit-o cu devotament.

A trecut neștiut în lumea dreptilor acest modest marinar necunoscut, dar fapta lui, de nobil suflet, merită să fie cunoscută tuturor.

Pensionar, familist, fără avere, Căplesc a lăsat cu limbă de moarte ca din puținul rămas în urma lui, să se doneze Marinei o suma de zece mii de lei, din venitul căreia să se dea anual două premii, pentru cel mai bun marinar gabier și pentru cel mai bun trăgător de rame la bărci.

Nu mica sumă comptează, ci nobilul gest care va sluji multor ca pildă. Marinarii nu-l vor uita. În fiecare an îi vor pomeni numele.

Să-i fie țarina ca fulgul de ușoară.

J. B.

Pe marginea cărților

NELSON

André Gervais a dat publicității încă o remarcabilă carte: „Le grand Ennemi „Nelson”.

Fără să vreau îmi vine în minte dictumul latinesc: „Fas et hoste doceri”: „E bine să fii instruit printr'un dușman sau chiar c dușman”.

Documentata lucrare a lui André Gervais nu ascunde, nu deturează nici dușmănia marelui Amiral Englez față de Francezi, c nici măreția distinsului Amiral.

Lucrarea e prefăcută magistral de d-l Paul Chack, a cărei ediție marinărească ne este deajuns de cunoscută. Talentul său scrutor, justifică pe deplin binemeritul renume de care se bucură.

La distanță, perspectivele bătăliei, competiției, maniei, se p

perspective eroice, întărind în acelaș timp neînvinga iubire de război.

„Cale de vedere se schimbă și pe dunele ca și pe câmpul de luptă, dar înăsa spiritul de sacrificiu, alături de „credința în victoria noastră”, cum spunea odată Mistral.

Viața lui Nelson de aventuri trăite, cuprinde două părți: viața de mare și inamoratul; unul desăvârșind pe celălalt; amândouă decât înfățișările diferite ale aceleiași ființe.

Viața supra-abundență de viață a consacrat pe cuceritori, pe eroi, pe savanți, iar în perspective neconturate pe marii metafizițieni și marii mistici. Celebrul Don Juan nu ne-a lăsat vre-o câteva rânduri, dar a rămas eternă legenda draconului.

Pe drumul acestui vulcan de viață trece dintr'un compartiment în altul, apare pe scena lumii personaje curioase, apropiindu-se de militar de cel teologic, sau viziunea lui Dumnezeu de cea a fizicului și matematic. Și atunci te întrebi, de unde aceste biografii, care capătă înfățișarea de zig-zag a fulgerului?

Admiralul Gervais a simțit prea bine aceasta și de aceea lucrarea sa este atât de apreciată. Amiralul Jurien de la Graviere a spus: „Căci viața lui Nelson, dacă putem numi așa fericitele sale inspirații, vin întotdeauna în favoarea sa”.

A fost întotdeauna omul surprizei și dușman al rutinei. El nu știa să se aștepte. Apărea atunci când nu se aștepta nimeni. Ușor cu înverșunare și ataca cu furie, în punctul cel mai tare. Așteptând în cel de-al doilea Gervais în cartea sa, el o claritate apăsătoare. Nelson știa să comande răscumpărând întotdeauna victorie cu prețul vieții sale. Căci e o chestiune care preocupă pe toată lumea: dacă acela care comandă, în calitate de șef, trebuie să sacrifice viața.

Modelul a cărei personalitate prezintă multe asemănări cu cea a lui Nelson, spune Clemenceau, răspunde cu „Da” și că riscul victoriei al șefului este condiția imperioasă a victoriei.

Nelson preconizează și practică îndrăsneala, după el, mai mult decât necesară. De altfel a plătit cu viața lui acest sistem, dar nu este puțin adevărat că tot datorită temerității lui, va supraviețui eroic legendar, iar în timpul vieții, același îndrăsneală l-a apropiat până la identificare de echipajele sale.

Dificultățile lui Nelson nu au fost chiar așa de dificile.

Nelson câștigă galoanele cu încetul, prin inteligență și răbdare, cu mult de eroism și ingeniozitate în lupte. A avut și multe neplăceri, dar era și natural de altfel, căci orice om superior, luat în considerare, e foarte repede suspectat, devine chiar odios pentru erarhul, din momentul în care intenționează să o depășească, să se sculpească prin talentele și calitățile sale.

Nelson era un fanatic apărător și slujitor al Patriei și Regelui. Dădea ceva: Calitatea desăvârșită de comandă legată intim cu o înaltă superioritate.

În viața sa, dar foarte viu, reușea să învingă totdeauna obstacolele, infirmitățile și circumstanțele rău voitoare.

Se lupta orbește în luptă și practica mai în totdeauna abordarea. Rămânând fără o mână în luptă își conduse totuși viața ca și cum ar fi avut amândouă brațele, compensând inferioritatea fizică prin superioritatea sale morale.

În viața lui Nelson nu au existat momente de depresiune, și el nu s-a gândit de a spune că „era gata ori când”.

Dar el a rezervat însă — către ultima fază a vieții sale — o viață de o formă ciudată și totuși clasică.

Care ademenitoare, Lady Hamilton, șireata cu ochii candidi de frumoasă clasică, perfectă, deși plecată de jos, dotată însă cu o antena vie și linii atrăgătoare, și-a asigurat o ascensiune formidabilă.

Modelul al pictorului Romney care a immortalizat-o pe nenumărate poze în special în bachanta încoronată cu viță de vie.

Lady Hamilton învață dela el poza de dans antic, aidoma pozelor de pe vasele grecești.

Lady Hamilton, mica servanță Emma Lyon, a fost aceea care a târât în urma pașilor săi o mulțime de suspine, de dezolați, de amoroși pierduți.

„Dar întâmplarea a făcut să se întâlnească”.

Nelson era înșurat cu o femeie timidă, blândă, nu prea frumoasă, binevoitoare, rămasă la Londra ca să urmărească pe hartă faimoasele lui victorii.

Îndată ce a cunoscut pe Lady Hamilton, soția ambasadorului Angliei, confidenta reginei din Neapole, a și fost încununat de lauri dragostei. În acest nou gen de abordaj și nu mai puțin de periculos ca acel războinic, eroul mărilor aduce cu sine de data aceasta toată frenezia, o absență complectă de sine, și o febră vezuviană.

Aceasta în mijlocul unei nedumeriri generale a ofițerilor săi, a echipajilor, curtizanilor, lazzaronilor și diplomaților.

Bunul rege și regina Carolina rămaseră înmărmuriți și nu mai



Amiralul Nelson

puteau de răs în fața Excelenței sale, ambasadorul Angliei, enigmatic, hotărât, surzător, amabil. Dragoste nebună! Emma, captivată de marinarul destinat să salveze Anglia de presiunea Napoleoniană, și de leul mărilor, încovoind cervicea taurului infuriat.

Au petrecut împreună atâtea zile, când retrași în apartamentul împodobit cu flori din palatul ambasadei, când pe o fregată din flotă, pavoazăată feeric. Peste tot cu ușile închise, călătorind mereu în mrejele dragostei, asemănătoare, după 20 de secole, dragostei dintre Antoniu și Cleopatra.

Păcat că zilele erau numai de 24 ore! Câte odată, Emma, aducându-și aminte de lecțiile lui Romney, dansa cele mai nebunești dansuri în fața neînvingului extaziat.

În timpul acesta, lordul Keith, care însoțise pe cei 2 amânți la Palermo, luă cunoștință de dragostea lor „cu mirare și desgust”. Scandalul luând proporțiile neînșteii care domnea în sanul guvernului Englez, primul lord al amiralității, Lordul Spencer, trimise lui Antoniu cel modern, următoarea scrisoare, de un comic concentrat:

„Pentru motivul că sănătatea vă obligă să stați departe de Malta, — lucru de care sunt pe deplin convins, și pe care nu l-ați fi făcut

lără o necesitate absolută, găsesc că e preferabil pentru Dv., să vă reîntoarceți în Anglia. Eu cred, și odată cu mine, toți prietenii Dvs., că vă puteți restabili mult mai repede în Anglia, decât a continua să rămâneți inactiv, lângă o Curte străină, pentru respectul și recunoștința ce vi se acordă în schimb pretutindeni”.

Plecarea a fost hotărâtă. Nelson detașă din escadră pe „Le Foudroyant” și „Alexander” care îi transportă la Livorno.

Aci Lady Hamilton a cerut să rămână pe „Le Foudroyant”. Lordul Keith i-a răspuns însă brutal: „Am spus „Nu”, Doamnă. Ați comandat atâta timp flota. Astăzi sunt eu acela care dictez!” Puțin galant, acest brav Lord Keith.

Amanții și soțul demn și surăzător, — pleacă apoi la Florența, Ancona și de aci la Triest, pe o fregată rusă.

Traversară în sfârșit triumfal, Austria, Germania, Viena, Praga, Drezda, Magdeburg și Hamburg, unde îl aștepta flota Engleză.

Peste tot banchete, recepții, muzică, drapele la ferestre.

La Curtea din Viena amanții fură primiți cu mare pompă. La Hamburg, Nelson, Emma și Lordul Hamilton se ambarcară pentru Yarmouth, Marea era extrem de infuriată.

Beția dragostei a înlocuit răul de mare. În sfârșit debarcară la Yarmouth, în mijlocul unui entuziasm de nedescris.

Toate navele Engleze arboraseră marele pavoaz. Urmează intrarea triumfală în Londra, delirul poporului, și Emma repusă în drepturile lui Fanny Nelson...

Deodată se aude clopotul de alarmă. Napoleon pregătește invazia în Anglia. Hamilton moare. Amiralitatea Engleză face apel la eroi naționali.

La 15 Septembrie 1805, se ambarcă pe „Victory” pentru a întâlni flota din Mediterană la 28 Septembrie în fața portului Cadix. La 10 Oct. Nelson citește ofițerilor întruniți, faimosul „Memorandum”. La 20 Oct. atacă cu toate vasele sale pe Amiralul Villeneuve la Trafalgar.

Pune adversarul în mare derută, iar el e rănit de moarte. Expiră pe bordul navei, în sânge și lacrimi, recomandând-o pe Lady Hamilton întregii Anglii.

Acest ultim capitol din cartea d-lui André Gervais este de o impresionantă și sobră frumusețe.

Iată în câteva cuvinte ce cuprinde lucrarea lui André Gervais.

Locot. F. TRANDAFIRESCU

EXPANSIUNEA ECONOMICĂ A ROMÂNIEI ÎN ORIENT PRIN SERVICIUL MARITIM

de inginer T. GÂLCA

Președintele Consiliului de Administrație al P. C. A.

Serviciul Maritim, odinioară mândria noastră națională în Orient este azi în agonie.

Unde putea ajunge această ramură de activitate românească dacă se urma programul întocmit pe timpul Înteleptului Rege Carol I.

Războiul, criza a întrerupt o dezvoltare normală. Și totuși trebuie să recunoaștem că au fost și ocazii pierdute pentru o refacere a Serviciului Maritim.

Când și cum se va reface?

Într-o expunere sumară, pe baza datelor statistice, ni se dă o serie de păreri și observații asupra organizării traficului de pasageri și mărfuri cu vapoarele românești.

Cu ocazia reorganizării agenților din porturi este interesant și instructiv să constatăm că, dacă România a reușit într-un timp relativ scurt să-și formeze destul de buni marinari, n'a fost în stare până azi să-și formeze agenți comerciali prin porturi. Până acum doi ani vapoarele românești erau pretutindenea deservite de agenți străini, de și avem în țară școli inferioare, superioare, academice de comerț și atașați comerciali în străinătate.

De sigur, după război, s-a schimbat situația comercială a Orientului, totuși noi într'acolo trebuie să ne așintim ochii.

Un studiu statistic, documentat, asupra comerțului nostru și vecinilor în Orient nu avem până acum. Nu știm precis care sunt necesitățile actuale și de viitor ale țărilor din Orient. Nu am analizat cauzele pentru care unele țări nu importă produsele noastre.

Nu s'a făcut încă o analiză serioasă a tratatelor de comerț cu fiecare din aceste țări din Orient în privința tarifelor de import.

Numai după aceste lucrări se poate ajunge la o organizație rațională a transporturilor noastre pe apă.

Organizarea expozițiilor permanente de produse românești, pe Camere mixte de comerț, atașați comerciali și agențiile S. M. A. ar fi de sigur de un mare folos.

O ușurință pentru transportul mărfurilor în partide mici, s'a făcut de către vapoarele românești înființând curse regulate cu o dată fixă de plecare.

Cu drept cuvânt se remarcă o completă lipsă de reclamație din partea Serviciului Maritim — pare că n-ar fi o întreprindere comercială, ci o rigidă instituție de stat.

Pentru traficul de mărfuri se cere reînnoirea parcului de vase pentru Orient. Cele cinci vase ce le avem sunt vechi, consumă mult și nu se pretează la transporturi de animale, n'au frigorigene pentru transportul cărnii, ceea ce ar produce un navlu mare.

După părerea autorului, aceste vase ar trebui să fie de 4.500 ori cu motoare Diesel (1200 cai), viteză de 12 mile pe oră, 100 locuri de pasageri, frigorigene, boxe de animale.

Costul de 50 milioane lei fiecare va fi pentru cinci vase ar suma de 250 milioane lei.

Pentru reînnoirea parcului de vapoare postale se propune achiziționarea a trei vapoare de tonaj mare (7000 tone) cu turbine cu aburi de aproximativ 15.000 cai; viteză 20—22 noduri.

În afară de amenajări speciale pentru pasageri și mărfuri se prevăzută instalări frigorigene pentru conservarea alimentelor.

După toate socotelile făcute un asemenea tip de vas postal costa circa 260 milioane lei, sau pentru cele trei vase minim 780 milioane lei. Să spera că plata să se facă în comptul reparațiunilor de război, ce ne datorește Germania. Nu s'a reușit.

Fără un sacrificiu din partea statului nu se poate reînnoi această flotă, atât de necesară pentru a continua cu demnitate cursele de pasageri în Orient sub pavilionul român.

Nu trebuie să uităm că în toate țările liniile de vapoare postale sunt subvenționate de stat.

Încă dela înființarea acestui serviciu de transport românesc pe mare s'a avut în vedere misiunea sa economică, de a contribui la scurgerea produselor noastre spre piețele Orientului.

Vechiul principiu englez s'a adeverit: „comerțul urmează pavilionul”. Noi însă trebuie să ne adaptăm mereu noilor condiții și să le impunem piețele și vremurile.

L. N.



INFORMAȚII — NOUȚĂȚI

Din străinătate

Catastrofa submarinului englez „M 2”

Submarinul englez a înregistrat în ziua de 26 Ianuarie o dureroasă pierdere: în timpul unor manevre navale în apropiere de Portland, submarinul modern „M 2” înzestrat cu artilerie și un hidroavion mai întors în port. A doua zi au început cercetările cu autodistrugătoare, remorchere, spre a se descoperi locul căderii și geamandurile cu fir telefonic cărora li se dă drumul de la submarin scufundat. Nu s'a zărit nici una!

Cercetările au fost întrerunse după ce două remorchere au încercat să scoată de pe epav, dar din cauza curenților prea puternici scufundierii nu au putut ajunge până la ele. Când au trecut peste două din cele 200 vase scufundate în timpul războiului. Baia Portlandului e cunoscută și sub numele de „Dead Water Bay”, — baia mortului.

Când s'a scos pe apă primul submarin se auzi dintr-un vaporul „Tynsider” a zărit un submarin care se scufundase din nou, iar acela al scoonerului „Cooron of Danemark” a văzut și el, urmate de două bubuituri ca de tun. Câteva pete de apă au apărut la suprafață în câte-va puncte, care s'a bănuat că ar fi fost submarinul.

Cauza probabilă a nenorocirii pare a fi deschiderea prea de vreme a porților hangarului. Submarinul era sub apă și primise ordinul să iasă la suprafață, iar hidroavionul să ia zborul. În dorința de a lucra cât mai repede, s'ar fi deschis porțile hangarului înainte ca puntea să fi eșit complet la suprafață. Apa a pătruns cu furie în hangar, și mai târziu chiar prin chioșcul comandantului. Acesta ucis, cei din interior, necunoscând situația, nu au știut ce manevră să facă și... catastrofa a avut loc.



La 6 Februarie s'a scos cu ajutorul „camilelor”, adică a pontoanelor ridicătoare, hidroavionul intact. La 7 II. s'au descoperit în chioșc două cadavre. Din cauza curentului prea tare nu s'au putut nici scoate, nici identifica.

Lucrările continuă și vom ține la curent pe cititori. Experții casei Cox și Danks, care au scos vasele germane înecate la Scapaflow, au venit la fața locului și au întocmit planul: se vor închide ermetic toate porțile și se va pompa aer comprimat în interior. Apa va fi astfel dată afară, ceea ce va ușura mult vasul.

Se vor aduce deasupra epavei două pontoane-tanc, în care se va pompa apă până la maximum. Se va încălzi submarinul cu lanțuri, se va pompa apa din pontoane, acestea se vor ușura, se vor ridica mai multe deasupra apei, săltând și submarinul de pe fund. Remorchere puternice vor trage pontoanele în port sau pe un fund mai mic, unde se repetă operația de mai sus.

Adâncimea fiind de 30 m. și apa foarte turbure, scufandierii vor lucra la lumina unor lămpi de 1500 wați și a căror sticlă poate rezista la o presiune de 75 kgr. pe centimetru pătrat.

Când se va scoate epava în bazin, atunci se va ști exact și cauza catastrofei.

Moș Delamare

ANGLIA

Interwievuri pentru continuarea construcției 536.

Din motive ce nu au fost bine cunoscute, construcția gigantului submarin, a fost suspendată. Diferitele demersuri și interpelări au rămas infructuoase și se părea că această construcție va rămâne abandonată. De curând o delegație a federației antreprenorilor de construcții navale au făcut un nou demers pe lângă Board of Trade, cerând intervenția guvernului englez spre a se relua lucrările abandonate ale acestui gigant.

Se pare că toate versiunile lansate până în prezent au fost false și că adevărata cauză a suspendării este datorită situației pieței monetare Londoneze, unde reînnoirea împrumutului pe termen scurt se făcea în condiții oneroase; iar compania de navigație voia să aștepte un moment oportun, cerând de la guvern să i-se garanteze procente mai mici pentru împrumuturile ce trebuia să contracteze. În lipsa acestei garanții statul ar putea să le dea un avans de fonduri atât timp cât situația pieței monetare ar rămâne nesigură.

Opinia publică pare favorabilă acestei soluții căci în ancheta făcută de marile jurnale londoneze, 237 de parlamentari fiind întrebați, 169 au răspuns afirmativ.



Submarinul „M 2”

Cercetările au continuat, cu toate că speranța salvarii echipajului depindea. Un serviciu divin a și avut loc. După multe discuții la 4 Februar s'a descoperit locul și scufandierii au găsit ușa dintr-un hangarului hidroavionului și cea dela chioșcul comandantului și scufandierii. Capacele dela compartimentele din prova și cel dela mijloc erau închise. Scufandierii nu au reușit încă să vadă dacă portele interioare ale hangarului și chioșcului erau închise.

POLONIA

Acordarea de credit pentru portul Gdynia. — Un reprezentant al unui grup financiar Elvețian s-a dus la portul Gdynia pentru a trata un credit, un grup industrial Olandez participă la aceste negocieri. Traficul portului Gdynia a atins în 1931 5.3 milioane tone, în majorare cu 2 milioane tone față de 1930 și întrecând pe cele ale orașului Stetin.

E de reamintit că orașul Gdynia a obținut în 1930 un credit de 4 mil. franci elvețieni dela Uniunea băncilor Helvețiene pentru lucrări de electrificare.

GRECIA

Proiect de amenajare al portului Salonic. — Comisariatul casei portuare, s'a reunit sub președenția guvernatorului general al Macedoniei M. Gonatas și s'a ocupat de planul lucrărilor portului propus de soc. Franc. Hersan. Președintele comisariatului M. Dimitriu a făcut o lungă expunere asupra acestui subiect, apoi toți membrii prezenți au luat cuvântul și au expus vederile lor. M. Gonatas a insistat asupra chestiunii Salonicului și a luptat ca să se dea o decizie favorabilă.

După o lungă dezbaterare s'a decis să se execute lucrările treptat și să se supune planurile cât mai repede Ministerului Comunicațiilor spre aprobare. M. Gonatas a promis că se va duce singur la Atena pentru a cere guvernului concursul pentru executarea lucrărilor.

În declarațiile făcute jurnaliștilor la sfârșitul ședinței M. Gonatas a subliniat importanța deciziei adoptate și a adăugat că alte 2 cheuri vor fi construite în port pentru a se permite bastimentelor de a acostă mai ușor precum și construcția de cale ferată. Cheltuielile evaluate mai întâi la 267 milioane au fost limitate la 200 milioane drahme. Pentru a se duce la bun sfârșit va fi necesar a se încheia un împrumut de 120 milioane, pe de altă parte casa portuară va fi scomputată de contribuția sa la casa mașinilor portului, de asemenea va mai primi partea ei rezervată din taxa pe tutu ceea ce li va mări rețetele.

Subvențiuni pentru societățile de navigație. — Șefii partidelor politice sau întrunit pentru a studia proiectul de subvențiune ce guvernul voește să dea companiei Națională Greacă de Navigație pentru ca să poată continua voiajele de navigație Transatlantică. Printre ei se găsea și ministrul marinei care explica proiectul de convenție, între stat și companie. D-l Venizelos declară că guvernul nsumându-și toată responsabilitatea relativ la măsurile luate, judecă că este de a sa datorie de a lua păreriile șefilor partidelor politice. Aceștia din urmă au căzut de acord asupra chestiunii unei subvențiuni guvernamentale. Cu toate acestea au cerut oare care documentări pe care ministrul marinei s'a angajat a le furniza.

Dezvoltarea zonei libere la Pireu. — Suprafața totală a depozitelor și magazinele construite în zona liberă Pireu va depăși 120.000 metri pătrați, spațiu suficient pentru a corespunde tuturor nevoilor comerțului și industriei. În caz de necesitate aceste antrepozite vor putea fi ușor mărite cu încă 42.000 metri pătrați. Zona liberă se întinde dela stabilimentele Vasiliadis până la unghiu St. Demis; iar suprafața hangarelor acoperite va atinge 174.000 m. pătrați. Se prevede că zona va face să se dea o mare dezvoltare industriei mecanice la Pireu. Cheiurile care vor fi construite în noul port St. Georges vor avea o lungime de 2.210 mtr. și o lărgime de 160 m. Instalațiunile industriale paturilor de fer, cutiilor de lemn spirtoaselor, preselor de ulei, mașinilor agricole și de irigație, în special exportate în Bulgaria, Turcia și Albania, vor avea loc suficient pentru a fi instalate pe aceste cheuri.

Sporul ne justificat al navlucilor pentru Pireu. — Se anunță că la conferința maritimă orientală la care au participat diferitele societăți care fac curse direct între Anvers și Pireu au decis să sporească cu 2 șig. navlul pentru mărfuri și în special pentru fierărie. Com-

păunile invoacă motivul că lucrările de descărcare în Pireu se efectuează în mod neregulat. Lucrătorii angajați cu ziua lucrează foarte încet, iar cei plătiți cu tona lucrează repede însă cu așa mare neglijență că toată marfa se avariază. Armatorii cer ca Statul să facă un tarif și să impună un control sever la lucrările de descărcare. Ministerul afacerilor străine luând cunoștință de această hotărâre precipitată a făcut demersurile necesare spre a fi revocată, întrucât nu este justificată cu nimic de oarece noua organizare a portului Pireu oferă toate garanțiile pentru buna executare a operațiilor de descărcare.

Marina comercială greacă. — Ministerul marinei a prezentat Camerei un proiect de lege relativ la protecția marinei de comerț (serviciu de pasageri) astfel: se vor distruge sau vinde vasele mai vechi de 50 ani, este oprită înscrierea vaselor mai vechi de 20 ani de un tonaj mai mare de 300 tone, și de 25 ani al celor mai mici de 300 tone. Vasele de cabotaj inferioare de 100 tone nu vor putea efectua transporturi de pasageri. Pentru distrugerea vaselor scoase din serviciu și pentru despăgubirea proprietarilor și a echipajelor se va crea o casă specială autorizată să contracteze împrumut de 100.000 lire ster. garantate de stat. Se vor stabili restricțiuni pentru a se evita concurența ilicită și vor fi subvenționate câteva companii ce fac servicii în apele străine. Aceste servicii vor fi repartizate ca indispensabile și utile. În prima categorie, Pireu-Dodecanes, Pireu-Cipru și Pireu-Albania vor fi subvenționate după cum urmează: Pentru prima linie, 1.500.000 drahme anual; pentru a doua, 3.000.000; iar pentru a treia, 2.500.000.

Linile utile vor fi: Pireu-Alexandria, Pireu-Constantinopol, Pireu-Marsilia. Acestea vor fi subvenționate în modul următor: Prima, 3.000.000, a doua, 2.625.000, a treia, 375.000. De asemenea vor fi ajutați armatorii care vor construi în Grecia vase mai mari de 1000 tone.

TURCIA

Conflict cu Sovietele. — Punerea pe uscat a vaporului sovietic „Ilitch” în fața Smirnei a provocat un conflict cu guvernul turc. Comandantul vasului a refuzat să fie despotmilit de un vas turc de salvare și pretindea că salvarea să fie făcută de un vas sovietic venit special la Smyrna. Autoritățile turce s-au opus, pe motiv că legea de cabotaj rezervă astfel de operațiuni numai vaselor sub pavilion turc. Din cauza acestui conflict vasul amenință să se scufunde. Prin aceasta se ridică o chestiune de drept internațional. Tratatul dela Lausanne ne fiind recunoscut de Soviete.

JUGOSLAVIA

Invenția unui nou motor. — Inginerul jugoslav Anton Francović a inventat un motor marin care va produce o nouă evoluție în marină, în ceea ce privește consumația. La experiențele făcute cu un astfel de motor aplicat la un bastiment de mare tonaj s-a obținut o viteză de 30 mile pe oră cu o minimă cantitate de combustibil. Experiențele sunt în curs.

PORTUGALIA

Protecția marinei de comerț. — Guvernul portughez a instituit un regim de subvenții pentru vasele sub pavilion portughez și a acordat subvențiuni pentru navele de lungă cursă, pentru construcții și pentru combustibil.

Din țară

Starea navigației

Luna Ianuarie a produs o grozavă perturbație în activitatea navigației pe Dunăre. Din cauza situației nesigure produsă prin înghețul și desghețul repetat al Dunării, comerțul a suferit, traficul fiind redusându-se numai la respectarea angajamentelor mai vechi. O serie de vase surprinse de timpul rău au fost silit să-și suspende

operațiunile, fapt ce a produs mari întârzieri. În prima decadă a lunii Februarie, Dunărea părea a fi accesibilă navigației, fapt ce a încurajat pe mulți navigatori să se aventureze. În a doua decadă 13 Februarie însă un ger puternic produse înghețul dela Giurgiu până la Tulcea în mod compact iar dela T.-Severin până la Giurgiu o masă de sloiuri. De asemenea sloiuri puternice au apărut la Viena, Bratislava, Budapesta, Novisad, Belgrad. Numeroasele vase pornite au fost surprinse refugiindu-se prin diferite adăposturi.

Cu un ger cumplit care a produs înghețul întregului litoral jugoslav și bulgar numeroase vase, precum și ajutoarele trimise, au fost prinse de îngheț. În josul Dunărei Dunărea a înghețat brațul Chilizii până la Vălcov precum și toate lacurile și canalele lăturalnice.

În Constanța, cu toate că în repetate rânduri s'a prins ghița în port iar litoralul a fost bântuit de furtuni năprasnice, navigația s'a urmat în mod normal ne având de înregistrat dezastre pe coastele noastre destul de inospitaliere.

Imprumut pentru lucrările din porturi.

Comisia financiară și bugetară a Camerei a aprobat proiectul prin care regia autonomă a porturilor și căilor de comunicație pe apă este autorizată să încheie un imprumut în limita sumei de lei 110.000.000, fie dela Cassa de depuneri și consemnațiuni, fie dela alte instituțiuni sau bănci, în condițiunile ce vor fi fixate de ministerele industriei și comerțului și acele de finanțe, pentru executarea de lucrări în portul Constanța și în porturile dunărene, în baza programului stabilit de către delegația economică a guvernului în sedința dela 3 Octombrie 1931.

Restituirea acestui imprumut, cu dobânzile lui, se va face în trei rate anuale, ce se vor prevedea în bugetul acelei regii autonome pe exercițiile respective. Prima anuitate este prevăzută în bugetul regiei autonome a porturilor și căilor de comunicație pe apă pe exercițiul financiar 1932.

În programul întocmit de regia autonomă a porturilor se prevede :

a) O parte din molul necesar la Constanța pentru crearea unui al doilea bazin de petrol, a cărui necesitate se simte prin sporirea cantităților de produse petrolifere ce se exportă și prin începerea exportului de țitei. Lucrările ce se vor executa vor fi dragaje pentru prepararea fundului cheurilor și a fundului noului bazin, o parte de cheurile necesare acestui bazin și o parte din platforma molului, 71.850.000 lei ;

b) Completarea instalațiunilor de siguranță în contra incendiului în vechiul bazin de petrol din portul Constanța, 3.200.000 lei ;

c) Procurarea unei locomotive electrice necesare magaziiilor cu silozuri din portul Constanța, 3.400.000 lei ;

d) Amenajarea a patru camere de praf la silozurile din portul Constanța, 400.000 lei ;

e) Amenajarea unui bazin, completări de magazii și linii ferate în portul Giurgiu, 9.600.000 lei ;

f) Construirea unui cheu și amenajarea platformei respective în portul Turtucaia, 2.000.000 lei ;

g) Construirea a două debarcadere în porturile Brăila și Ghecet, 1.700.000 lei ;

h) Construirea unui cheu cu platformă perentă în portul Reni pentru a ușura transportul cerealelor din sudul Basarabiei, 12.730.000 lei ;

i) Construirea unui cheu cu platforma respectivă în portul Moldova-Nouă, 3.600.000 lei ;

j) Construirea unui bazin de iernat vasele în portul T.-Măgurele, 1.500.000 lei.

Total : 110.000.000 lei.

Valoarea totală de 110.000.000 lei a acestor lucrări face parte din programul de 200.000.000 lei decis de către delegațiunea economică a guvernului, așa după cum s'a menționat mai sus ; pentru restul de 90.000.000 lei urmează a se prezenta un nou proiect de lege pentru campania anului 1933 sau următorii.

Tariful direct de mărfuri român-oriental.

Lucrările noului tarif direct de mărfuri român-oriental între stațiunile c. f. r. și porturile Serviciului Maritim Român fiind terminate, noul tarif va fi pus în vigoare pe ziua de 15 Februarie 1932.

Față de cel actual, noul tarif oferă avantajul că s'a introdus pentru expediere și ruta Galați-Buzău iar taxele de transport sunt cu mult mai avantajoase decât cele actualmente în vigoare. Afară de beneficiul unor taxe reduse, tariful oferă expeditorilor marele avantaj de a nu mai fi obligați în porturile de transbordare Constanța și Galați să se mai îngrijească de manopera descărcării și reîncărcării mărfurilor din vagoane în vapor și invers și nici de formalitățile vamale, deoarece aceste operațiuni se îndeplinesc de către Serviciul Maritim Român.

Singura obligație a expeditorilor este aceea de-a trimite din timp, pe adresa Serviciului Maritim Român din portul prin care se expediază transportul, documentele necesare vămii.

Transporturile se efectuează în acest trafic pe baza de scrisori de trăsură — sonosament — care, după cum se știe, sunt negociabile și pot fi adresate chiar „la ordin”.

Ordinea conferințelor din primul ciclu (28 Februarie până la 31 Martie 1932) la Academia de export din Galați.

Duminică 28 Februarie. D-l Inginer PETRE DULFU, Secretar general al Institutului de organizare științifică a muncii : „Rationalizarea în comerțul de export”.

Joi 3 Martie. D-l Dr. FLORIN BEGNESCU, Șeful secției apicole de la Institutul Național Zootehnic : „Exportul de miere și ceară”.

Duminică 6 Martie. D-l Dr. FRANCISC RAINER dela Facultatea de Medicină, București : „Degenerare și fiscalitate”.

Joi 10 Martie. D-l M. DONCIU, Profesor Liceul „V. Alexandri”, Galați : „Intensificarea exportului agricol prin mașinism”.

Duminică 13 Martie. D-l GEORGE STROE, Publicist, Membru al Comitetului Politice Comerciale, Camera de Comerț Internațională, Paris : „Politica comerțului internațional”.

Joi 17 Martie. D-l E. CRISTOFORIANU, Doctor în drept dela Roma : „Valorificarea bogățiilor noastre și politica tarifară a transporturilor pe uscat”.

Duminică 20 Martie. D-l I. ISCU, Profesor la Academia Comercială din București : „Principii fundamentale pentru deslegarea problemelor de export ale petrolului românesc”.

Joi 24 Martie. D-l I. AUGENSTREICH, Profesor Școala Comercială Superioară, Galați : „Idci social-morale în opera lui Goethe” (cu ocazia centenarului morții sale).

Vineri 25 Martie, ora 11 a. m. D-l EMIL BRANCOVICI, Profesor Academia Comercială, București : „Exportul cerealelor românești”.

Duminică 27 Martie. D-l I. RĂDUCANU, Rectorul Academiei Comerciale, București : „Comerțul de export în Sud-Estul European”.

Joi 31 Martie. D-l Dr. ATANASE GALAN, Profesor la Academia de Înalte studii cooperatiste, București : „Cooperatiunea ca mijloc de activare a exportului”.

O frumoasă activitate, car emerită admirația tuturor marinarilor, arată secția Ligei Navale din Timișoara.

Prin inițiativa activului președinte d. C. C-dor Popescu, s'a organizat un curs gratuit de limba germană pentru marinarii români de fluviu.

În timpul iernei se găsesc pe canalul Bega, la Timișoara, întotdeauna un număr de șlepur și remorchere în rezervă. Personalul care stă aci câteva luni fără folos are destul timp liber pe care îl pierde prin cârciume și cafenele. Acest timp ar trebui utilizat pentru a face o școală de complectarea cunoștințelor generale și profesio-

nale, mai cu seamă pentru învățarea limbilor străine, absolut necesare meseriei de marinar.

Navigatorii care se ridică pe Dunăre la Porțile de Fier în sus spre Europa Centrală întâmpină dificultăți la fiecare pas pentru că nu cunosc limba germană.

Inceputul modest dela Timișoara merită toată lauda, trebuie dezvoltat, ca să slujească drept pildă și în alte porturi, unde cu mai mult devotament decât sacrificii, se pot forma adevărate școli de adulți pentru marinari pe timpul iernii.

Suntem sigur că direcțiile N. F. R. și S. R. D. vor aprecia și sprijini aceste organizații de cultură profesională.

Echipa selecționată a clubului sportiv „Marina” din Constanța care a reușit o victorie strălucită asupra echipei marinei engleze, cu ocazia vizitei făcute de grupul distrugătoarelor noastre la Malta în vara anului trecut.

În picioare dela stânga la dreapta: Loch F., M-tru Epure Dumitru, elev școala navală, Țacu Petre, M-tru Popa C-tin, Cap. Lipan Mihai, elev-serg. Lipoveanu și Elev-serg. Chiceoroagă.



Jos: Brașoveanu C., Postescu Gh., elev-serg. Pavel V. și elev Fonea Dumitru.

A apărut *Revista Marinei* Anul VI, cu următorul sumar:

Discursul ținut de d-l Ministru de Război cu ocazia decorării Bri- cului Mircea; Studiu pentru o bază navală, de C-dor Ing. Năsturaș; Studiul ostroavelor, de Cpt. C-dor Andonie C.; Evoluția construc- țiilor navale, de Cpt. Ing. Theodoru A.; Strategia navală, de Lt. C-dor Macelariu H.; Surpriza în războiul naval, de Cpt. C-dor Constantinescu A.; Insemnări pe memoriile Amir. Tirpitz, de Cpt. C-dor Steriopol N.; Recenzii, după Amir. Ratyé, de Cpt. C-dor Zlatian P. *Cronica*: Mijloace moderne de aterisare, de Cpt. Nicu- lescu C.; Torpiloare sau avioane torpiloare, de Cpt. Știubei; Ma- șini motrice de transatlantice, de Cpt. Dicu A.; Informațiuni diverse culese de Cpt. Știubei; Bibliografie.

Această revistă de studii, informațiuni și recenzii este publicată sub îngrijirea unui comitet de redacție din Inspectoratul General al Marinei.

— Din Galați ne vine știrea că lumea comercială este foarte alar- mată că se plănuiește concesionarea docurilor Galați, Brăila și Con- stanța. Din această cauză Camerele de Comerț și Industrie din Ga- lați a hotărât să se țină o mare întrunire de protestare în contra acestei măsuri. S'a hotărât și întocmirea unui memoriu comun de către Camerele celor trei porturi, care se va remite Suveranului. În-trucât nu suntem destul de documentați nu ne putem pronunța asu- pra acestei chestiuni.

— Inspectoratul marinei cu începere dela 12 Febr. a dispus am- barcarea pe vasele S. M. R. a 2 ofițeri și câte 5 grade inferioare pe o perioadă de trei luni.

Această măsură luată în deplin acord cu regia autonomă P. C. A. are de scop ca ofițerii și trupa din marina militară să stea mai mult timp imbarcați pentru ca să-și completeze instrucția de navi- gație și practică marinărească.



La plajă

„Prietenii Mării”

(Cu ocazia împlinirii a 5 ani de activitate)

„PRIETENII MĂRII”, dovedesc nu numai un suflet al cărui ritm este închinat nemuritoarei Amphitrite, dar și o îndemânare cu ade- vărat nouă, pusă în serviciul îngrijirii chinutei noastre flințe tre- cătoare. Deopotrivă am admirat amândouă aceste rare porniri și realizări și plec ducând cu mine o amintire neștearsă.

Eforia 22 Iulie 1927

(ss) Ion Al. George.

Așa scria poetul și scriitorul Ioan Al. George — în vara anului 1927 — în „Cartea de Aur” a asociației „Prietenii Mării”.



Jocuri pe apă

Sunt cinci ani de atunci!... Și opera isvorâtă din înțelegerea și insufletirea unui grup de tineri intelectuali a prins și a dat viață — unei superbe organizații de „camping” pe coasta însorită și dăta- toare de viață a Mării noastre, în stațiunea Eforie, și în imediata vecinătate a lacului Techirghiol — atât de renumit prin proprietă- țile și vindecările lui miraculoase.

Adevărați „Prietenii Mării” inițiatorii și organizatorii — tabe- rilor de vară și coloniilor de vacanță — din cea mai superbă sta-

junie balneară și climaterică depe „RIVIERA” Mării Negre. — EFORIA — denumită cu drept cuvânt, de marele nostru român și învățat, d-l Profesor Universitar I. Simionescu, într'un articol închinat acestei stațiuni, în ziarul „Universul” „TROUVILLE-UL” României, au avut de înfruntat furtuni și greutăți ce păreau de neînving.

Cu toate acestea, oțeliți, pe zi ce trecea, în lupta cu „valurile vieții”, — și întocmai ca vrednicii marinari cari odată ce au întins velele, puțin le mai pasă de vremea ce vor întâmpina, — în drumul — spre țința lor, — tot așa și — ei — perseverând în acțiunea lor, au reușit, să dea, tineretului român și populației acestei țări, o organizație ideală, — căutată și de străini — unde „viața în aer liber” bine armonizată cu toate sporturile și turismul pe apă, alături de un confort occidental, și suficient, pentru a satisface și pretențiunile — nu — cele mai modeste, să fie preferată centrelor aglomerate și pline de pretenții și convenționalism, în condițiuni excepționale de viață, privită sub toate raporturile.

Și astfel, an de an, în lunile de vacanță, sute și mii de școlari și intelectuali — profesori, magistrați, ofițeri, artiști, studenți, etc., își petrec aici, cele mai frumoase zile — după zece, unsprezece luni de muncă istovitoare, în școală și biurouri.

Și astfel, în fiecare an, pe „RIVIERA” la EFORIE, echipe de innot și canotaj, își dispută între ele — lipsite de marca și asistența oficialității, diplomele și medaliile sportive oferite cu mult drag de Asociație, cu scopul de a împrieteni cu Marea și a face să se încreadă în puterile lui tineretului român, — viitorul țării...

Apoi, după sfârșitul concursurilor, în linul legănat al valurilor, și ritmul lopeților, bărcile pline de tinerețe și speranțe, se îndreaptă spre larg, — ca acolo în liniștea desăvârșită a Mării, și în cântece de preamărire — a gloriei și sufletului de ostaș și marinar, „o coroană” modestă, — lucrată din albastrițe și flori de câmp, de mâinile gingașe și curate ale copilelor din colonie, — să fie afundată — spre cinstirea eroilor, înfrățiți pe veci cu Marea.

Și toată această omenire, formată din tineri și adulți, — se adună apoi chemată de glasul inimii, — sub faldurile „tricolorului” ridicat la catargul din mijlocul taberei „PRIETENII MĂRII”, ce străjuește viața acestora, prin măreția lui...

Și voci melodioase și cristaline intonează într'un singur glas:

„Pe al nostru Steag e scris Unitate”

Aceștia sunt: „PRIETENII MĂRII”.

VALLY



Așa se explică de ce — un alt intelectual devenit — Prieten al Mării — scrie următoarele rânduri, tot în „Cartea de Aur” a Asociației:

„Aici, unde natura desbrăcată de meschinul convenționalism al „hainelor nemțești” — aici, se naște ochiului o lume nouă, fermecătoare și nebănuită în asfaltul prăfuit al orașelor”.

Și ca acesta, mai scriu, mulți. — „Cartea de Aur”, a Asociației „Prietenii Mării” — este mărturie vie a sentimentelor de care au fost însufleșiți, toți cei care au trăit o lună în tabără, pe țărmul Mării; dar totuși această dovadă nu-i încă destulă. Numele aceleia care a fost în primul an de tabără, ai să-l întâlnești mereu, în fiecare vară, înscris și trăind viața descrisă mai sus, care a început să fie o necesitate bine simțită și marcată, prin prefacerea și oțelirea fizicului, de fiecare dată, sub influența razelor binefăcătoare ale soarelui, și valurilor Mării spumegânde.

Dar opera „Prietenilor Mării” nu s'a oprit numai aici!

Odată — „pânzele în vânt” — barca lor spintecă valurile uriașe, și plutește mândră, fluturând în „briza mării” — culorile 6 „Albastru-verde” — tăiate de „ancoră”, simbolul „speranței”, făcând să atragă ochii omenirii asupra frumuseților și bogățiilor țărmului și Mării noastre.

Poșta Redacției

Liga Navală Română, pe lângă alte mijloace de propagandă, întrebuințează și minunata cale a undelor, de câte ori Soc. de Radio o pune la dispoziție.

Dar e bine ca publicul să știe că: vorbirea din seara de 30 Ian. despre: Semicentenarul Marinei, nu s'a ținut din partea Ligei Navale, ci pe compt propriu de către o persoană a cărui nume și grad nu se găsesc în Anuarul ofițerilor de marină.

Manuscrisele pentru revistă trebuiesc să fie citite, dacă nu scrise la mașină. Se va scrie numai pe o pagină, lăsând un spațiu liber în stânga fiecărei pagini, pentru corecturi și adausuri.

Concursul pentru Abecedarul Marinei (Manual de canotaj) fixat pentru 1 Ianuarie 1932, s'a amânat pentru 15 Martie 1932.

Manuscrisele se primesc până la această dată la redacția Revistei noastre.

D-lui Spring. — S'au primit cele două poezii cu sonoritate marină. Se vor pune în numerile viitoare.

D-lui Licherdopol. — Vă mulțumim și mai așteptăm și altele.
D-lui Cezar Ioanițu. — Vă mulțumim. Le vom utiliza la timp.
D-lui Stoianovski. — Mai bine.

O LĂMLIRIRE CE TREBUE SĂ O REPETĂM ÎN FIECARE NUMĂR A LREVISTEI NOASTRE. — Din neștiință — sau chiar cu rea credință — se comentează adesea chestiunea colectării, prin subscripție publică, a unei sume de bani pentru Flota Națională, încă din anul 1914.

Opinia publică trebuie mereu luminată asupra situației acestui fond. În mai multe rânduri s-au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Întrebarea persistă încă și azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur Casei Schneider, din Franța, pentru construcția unui submarin. Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziționat de către Marina Franceză. Suma a fost reținută de șantierul francez, pentru că Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniții și material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei se află în numerar la Casa de Depuneri pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiți să-l repetăm în fiecare lună.

Rectificări de introdus în No. 3 din Februarie: referitor la articolul „Drumuri pe apă” P. G. Lupașcu.

1. „48.000 km. drumuri naturale și terasamente” se referă la cantitatea de 106.700 km. șosele din România. (pag. 64).

2. Mențiunea din asterisc pag. 66 se referă numai la totalul șoselelor din România.

3. Tabloul densităților la: „10 km. și la 10.000 locuitori” trebuie considerat la punctul 2 pag. 64 în loc de punctul 3 pag. 65.

4. În același tablou trebuie citit 32 km. la căi navigabile în loc de 52 km.

5. Tabloul clasamentului pentru: șosele, căi ferate și căi navigabile trebuie considerat la punctul 3 pagina 65, în loc de coloana II pag. 66.

6. Tabloul unităților pentru transport cu astericele respective trebuie considerat la pag. 66 coloana II în loc de pag. 65 coloana I.

Care din eroare de tipar au fost rău intercalate.



JOCURI DE MARINĂ ȘI GEOGRAFIE

La problema IV din numărul trecut, desenul fiind greșit, cerem scuze cititorilor, făcând acum cuvenita rectificare și anume:

La roata cârmei toate cuvintele sunt de șase litere și nu de cinci cum era făcut desenul.

Din această cauză amânăm publicarea soluțiilor și a deslegărilor pentru numărul viitor.

Problema V Cuvinte încrucișate

de TIMONIER



Orizontal: 1. Reminiscența modernă a jertfei antice; 2. Dublu; 3. Cetățean dintr'un popor marinăresc antic; 4. Volum cu date astronomice; 5. Pentru a nu uita; 6. O bucată de gaz; 7. Zeul amorului; 8. Oraș în Germania; 9. Pronume (inv.); 10. Literă grecească; 11. Una din primele corăbii românești construite în țară; 12. Personaj important tuturora; 13. Minciună; 14. În frunte; 15. Vulcan; 16. Repetat; 17. Trei litere din Calais; 18. În afară de pericol.

Vertical: 1. Cărora le plac femeile; 19. Inițiale; 20. Verb; 21. Aparat de măsurat vântul; 22. Ziar englezesc; 23. Soldat german; 24. Anagrama lui cine; 25. Ce separă și totuși unește; 26. Material pentru șosea (inv.); 27. Miros; 28. Incisiv; 29. Capetele unui nod; 30. Cutie; 31. Supremație; 32. Castel romantic; 33. Fruct; 34. Pronume.

Poșta Jocurilor

V. Stoianovsky. — Cu toate că desenul fusese greșit d-ta ai reușit să deslegi foarte ușor problema IV.

Te-ai oprit tocmai la cel mai ușor cuvânt pentru un marinar: busola principală de la navă!

Sublt. Bondarenco. — Am vrut să public unul din jocuri, pe care le găsisem bune — sunt mari și conțin prea multe cuvinte grele, curioase și cu inexactități ortografice — nu vrei să le modifice?

Premiile concursului de jocuri sunt:

1. Un desen de pictorul Știubei.
2. Trei volume de literatură de Jean Bart.
3. Un abonament pe timp de un an la această revistă.

Deslegătorii vor trimite soluțiile însoțite de cuponul respectiv până la apariția numărului viitor.

Timonier

ROMÂNIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ
C U P O N
de jocuri No. 4